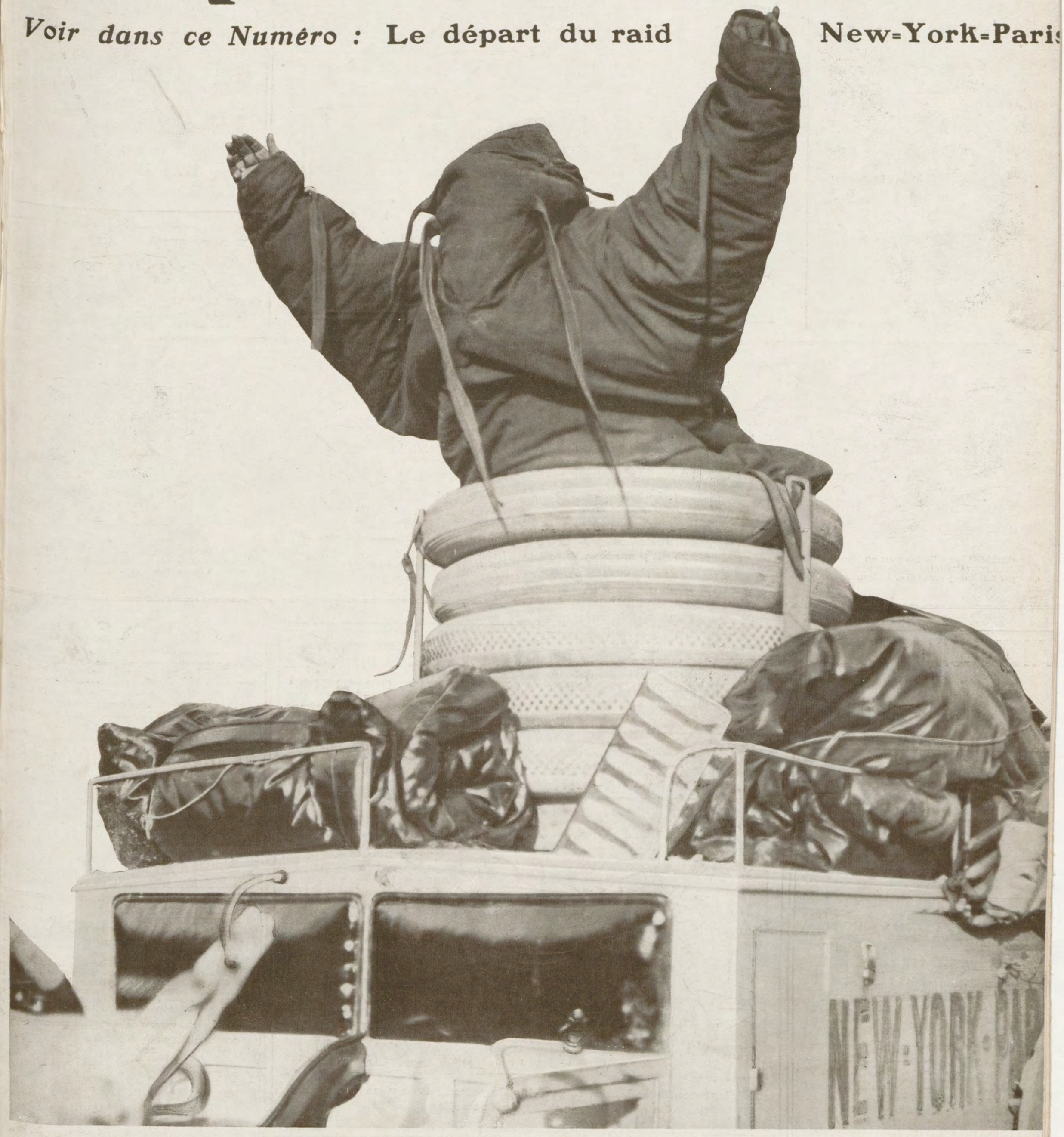
11e Année — N° 490

LA VIE AU GRAND AIR

Voir dans ce Numéro : **Le départ du raid New-York-Paris**



Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ◦ Fermes et Châteaux ◦ Femina
Musica ◦ La Vie au Grand Air ◦ Éditions d'Art
90, Av. des Champs-Elysées et 9, Av. de l'Opéra

UN CONCURRENT DE NEW-YORK-PARIS EN TENUE DE COURSE.

Par-dessus ses vêtements, le capitaine Hansen endosse un énorme imperméable qui le transforme en un Bibendum vivant.

Voir pages 84, 85, 88 et 89.

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Étranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

BANQUE AUTOMOBILE

47, Boulᵈ Haussmann, PARIS

TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT

DEMANDEZ FRANCO "AUTO-GUIDE"

La Corrida

PARFUM ULTRA PERSISTANT

ED. PINAUD

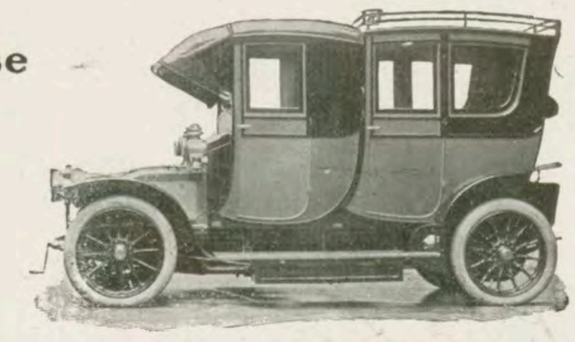
18 PLACE VENDÔME

PARIS

QUINTESSENCE, LOTION POUDRE, SAVON

La Première Marque Française

La Plus Souple des Voitures



CHARRON L^TED

Usines et Bureaux, 7, Rue Ampère, Puteaux

MAGASIN D'EXPOSITION, 45, avenue de la Grande-Armée.

FUSILS **LANG**

LONDRES

500, 800, 1.000, 1300, 1700 Frs.

Platines démontables

Éjecteur deux pièces

SEULS AGENTS :

ETABˢ GUINARD & Cᵉ

8, Avenue de l'Opéra, PARIS

VIVITZ

L·T· PIVER

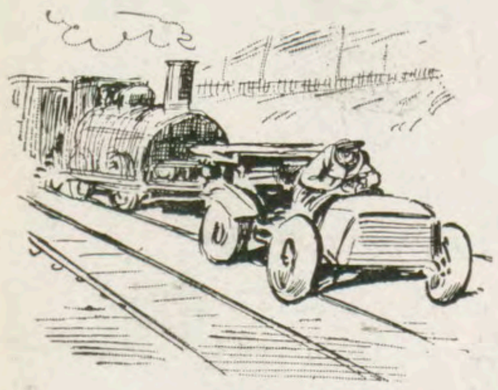
PARIS

Essence, Savon, Poudre de Riz

Lotion Sachets

etc

La Semaine Comique, par Henriot



Le comble de l'humiliation pour un chemin de fer en retard : obligé de se faire remorquer par une auto pour arriver à l'heure.

— Pourquoi veux-tu que je marche sur la glace ?
— Pour voir si elle est solide avant de m'y aventurer.

La lune, fort ennuyée d'être prise en temps de guerre pour le Ballon dirigeable.

— Bâti par Darius ?... On ne fait plus aujourd'hui des choses qui durent éternellement.
— Il y a le *Pneu Gaulois*.

PNEU CUIR SAMSON

ANTIDÉRAPANT

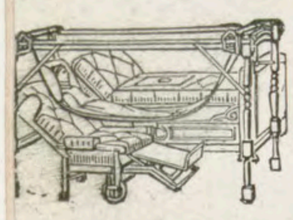
IMPERFORABLE

10, rue François Ier, Paris

Ad. télég. PNEUSSAM — *Télép.* **544-33**

MOTO NAPHTA

PILEPSIE Guérison Certaine. Dem. Notice. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).



LIT MÉCANIQUE DUPONT

10, Rue Hautefeuille

PARIS (VIe)

TÉLÉPHONE 818-67

Envoi Franco du Catalogue

Aucune Succursale

Photographie *FEMINA* **BON** de réduction de 5% sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise

Les abonnés ont droit à 10 0/0

Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

La Majorité :

Au Salon de Turin, 56 % des Voitures
Au Salon d'Amsterdam, 196 roues
SUR PNEUS MICHELIN

On ne peut pas tout avoir !

« Hélas, non, Mesdames, impossible de patiner avec vous !... Je ne peux même pas glisser ; j'ai des semelles Michelin

DÉFIEZ-VOUS, Madame

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de ROMASTINE BOUTY.

Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.

Le Flacon : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.

Laboratoires **BOUTY**, 1, Rue de Châteaudun, Paris.

CYCLES & MOTOCYCLES

de toutes Marques

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

de toutes Marques

PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS

à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS

(CATALOGUE FRANCO)

BREVTÉ S.G.D.G.

NOUVEAU BANDAGE

Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

25 var. nain d'élite 8 frs
50 » » 16 »
100 » » 30 »

Franco de tout frais avec instructions pour culture dans toute la France.

ROSIERS

CATALOGUES cont. plus de 100 gravures et renseig. précieux intéressant tous les amateurs de fleurs, *gratis*.

GEMEN & BOURG à LUXEMBOURG (Grand-Duché)

La plus importante maison du monde pr rosiers. Nos produits sont plus forts plus résistants et meilleur marché que partout ailleurs

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

8 Février 1908 — N° 490
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LA CONTRE-POLICE DES CHAUFFEURS

L'Association Générale Automobile vient, à l'imitation de l'Automobile-Club de Grande-Bretagne, de créer une brigade de contre-policiers qui seront chargés d'éviter aux chauffeurs la fâcheuse contravention. Porteurs d'un uniforme analogue à celui des agents cyclistes, avec casquette et brassard blancs, ils signaleront aux conducteurs aussi bien la lanterne éteinte ou le pot d'échappement qui fume, que l'embuscade qui les attend au tournant de la rue voisine.

LES VOITURETTES A TURIN

Une double victoire française a marqué la première épreuve d'automobiles de l'année — Giuppone et Cissac triomphèrent

La première épreuve d'automobiles de l'année s'est disputée la semaine dernière en Italie. C'était une Coupe de voiturettes organisée à l'occasion du Salon de Turin par l'Automobile Club de cette ville. Une série spéciale avait été réservée aux motocyclettes.

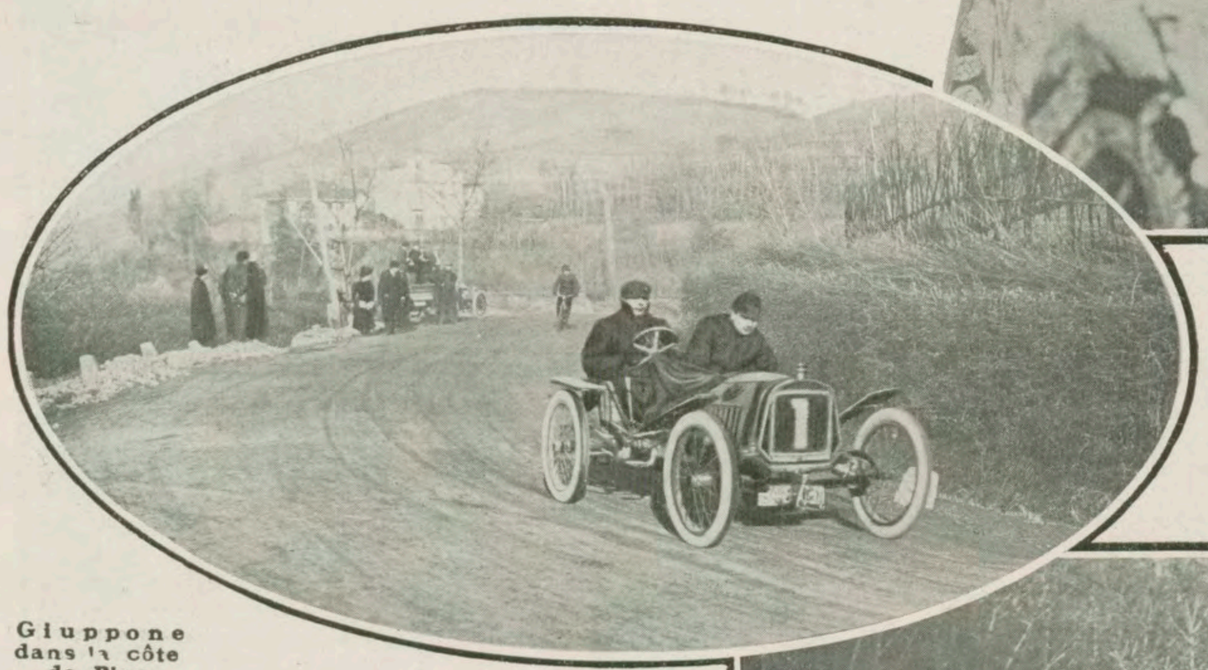
Le parcours, passant par Madonna del Pilone, Pilone, Chari, Santa Anna la Ressa, mesurait 36 kilomètres. Il était à couvrir cinq fois, soit un total de 180 kilomètres.

Huit voitures, représentant trois maisons françaises et une italienne, prenaient part à l'épreuve. Deux seulement ont terminé : la Peugeot de Giuppone et l'Alcyon de Cissac, qui ont achevé le parcours respectivement en 4 h. 12 m. et 4 h. 32 m. 17 s., ce qui donne pour le premier une moyenne de près de 45 kilomètres à l'heure.

Le temps était très défavorable et le brouillard épais, à tel point qu'on dut reculer le départ d'une heure. Un dérapage

Le Président de l'A. C. de Turin.

Le marquis Ferrero di Ventimiglia, président de l'Automobile Club de Turin, un des organisateurs de l'épreuve.



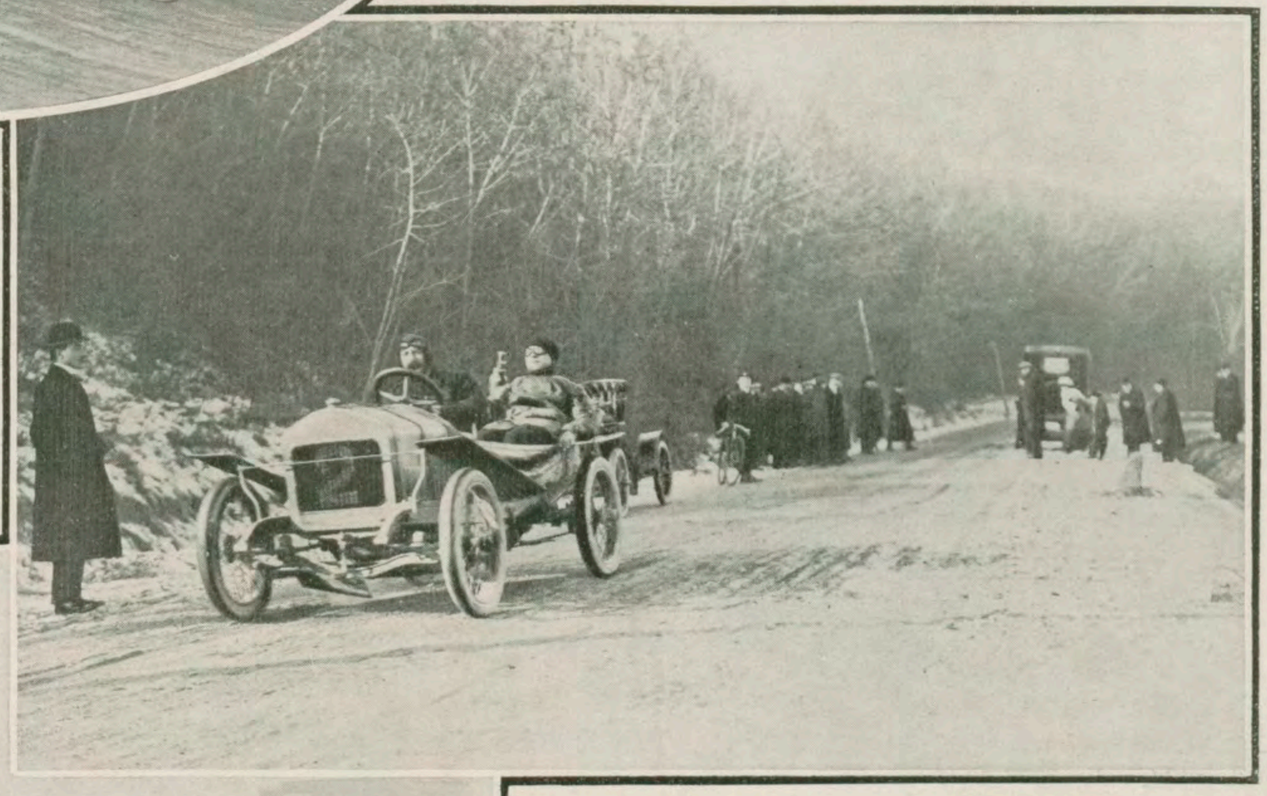
Giuppone dans la côte de Pino.

Giuppone a remporté la victoire, couvrant les 180 kilomètres en 4 h. 12 m. Voiturette Lion-Peugeot, *pneus* Michelin.

regrettable a forcé Naudin à abandonner, au moment où il était très bien en course.

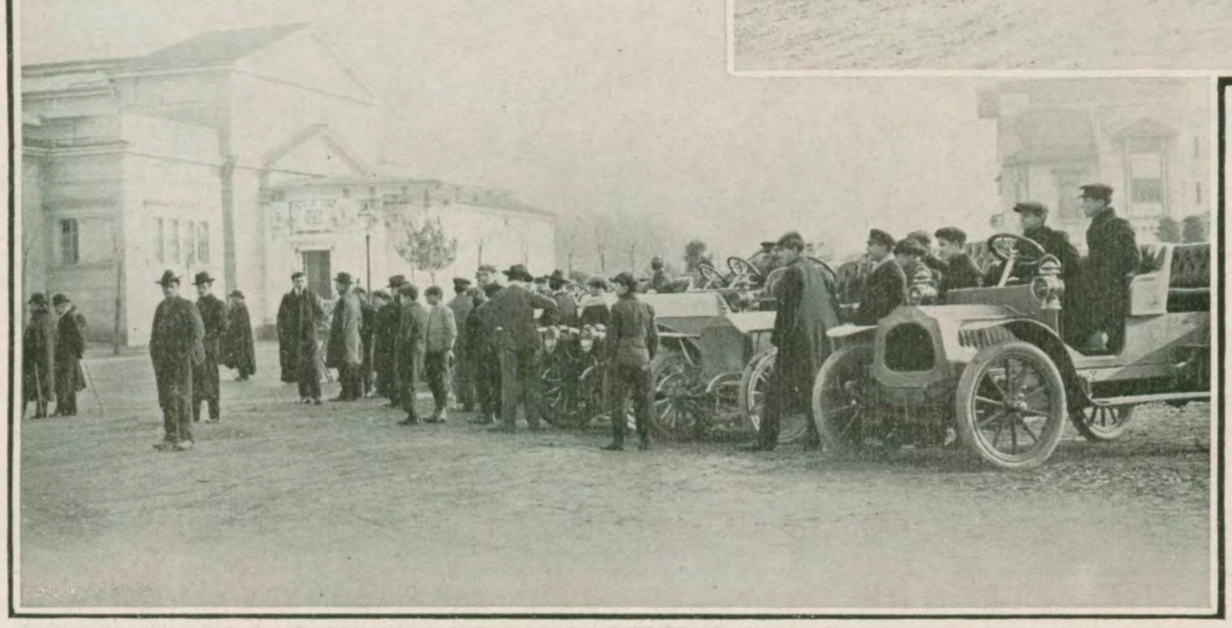
L'épreuve réservée aux motocyclettes est revenue à Rava, également sur Peugeot, battant trois machines étrangères. Cette double victoire française a fait une excellente impression sur le public, qui se pressait nombreux au départ. Il ne faudrait pas, certes, s'en exagérer l'importance. Mais il n'en faut pas moins féliciter les constructeurs qui n'ont pas hésité à faire le déplacement et à représenter à l'étranger notre industrie nationale.

Aussi bien, nous n'avons pas cessé de le dire ici, l'avenir est certainement à la voiturette, le véhicule démocratique par excellence. Il est donc de notre intérêt de faire savoir que, sur ce point encore, la fabrication française a pris une avance que nos concurrents étrangers mettront quelques années à rattraper.



Cissac.

Cissac s'est classé second, en 4 h. 32 m. 17 s., sur voiturette Alcyon, *pneus* Continental.



L'exposition des voiturettes.

Huit concurrents avaient pris part à la Coupe des Voiturettes de Turin. Deux seulement terminèrent : Giuppone et Cissac, qui firent ainsi triompher l'industrie française. Celle-ci fut encore victorieuse dans l'épreuve de motocyclettes.

A ce point de vue, la décision prise par l'Automobile Club de France d'organiser cette année un Grand Prix des Voiturettes est de nature a donner à l'industrie du véhicule léger un précieux encouragement. Les pouvoirs officiels ont trop longtemps dédaigné la petite voiture. Ils ont eu le tort de laisser trop longtemps à l'initiative privée le soin de l'encourager, et il a fallu le succès de la course organisée par l'*Auto* l'année dernière, sur le Circuit de Rambouillet, pour leur ouvrir les yeux. Comme on le sait, le Grand Prix des Voiturettes se disputera sur le même parcours que le Grand Prix, la veille ou le lendemain de la grande épreuve. Ainsi la petite voiture profitera de l'énorme publicité faite autour de ses grosses sœurs. Peut-être sera-ce un bien pour elle. Peut-être aussi, est-il à craindre que ses performances disparaissent dans l'éclat de celle du grand vainqueur.

F.-A. Wheel.

AU VOLANT : WAGNER [1]

Par PIERRE SOUVESTRE

Comme l'an dernier, Wagner courra le Grand Prix de l'Automobile-Club pour Fiat. Il en sera un des concurrents les plus redoutables

FIDÈLEMENT décalqué de la schématique armature du « milieu cycliste », le monde automobile a, lui aussi, l'heureux avantage de permettre aux « self made men » d'acquérir, avec les seuls éléments de leur énergie et de leur volonté, la situation sociale à laquelle ils ont légitimement droit.

Ils sont là plusieurs princes de hauts grades, forts des triomphes passés, beaucoup de jeunes « espoirs » confiants en l'avenir.

Préoccupons-nous d'en passer en revue l'imposante cohorte en consacrant — à tout seigneur, honneur — la page d'aujourd'hui au populaire coureur Wagner.

L'ère des débuts Wagner : un jeune que la trentaine n'effleure encore que de très loin. Elégant, distingué, d'aspect énergique, de caractère calme et froid.

Lors du mémorable Paris-Madrid — il y a cinq ans — Wagner, mécanicien à la maison Darracq, débutait en conduisant une voiturette de cette marque et arrivait troisième à Bordeaux sur « trois cylindres » avec une bobine « extra légère » brisée depuis Versailles.

Wagner se perfectionna dans l'art de mener les engins rapides aux courses de côte de Laffrey, de Château-Thierry, de Gaillon.

Huit jours après cette dernière épreuve qui, comme les autres, avait été pour lui une victoire, Wagner, appelé au service, était incorporé au 3e régiment du génie, à Arras.

Faire un sapeur de ce chauffeur était un contresens évident, et l'autorité militaire, bien inspirée, le convoqua à la 1re compagnie d'ouvriers d'artillerie de Vincennes, où Wagner eut pour chef débonnaire son sympathique collègue, de La Touloubre.

Toutefois, avant ce rationnel changement de corps, Wagner avait gagné le Meeting d'Arras et perdu le Circuit de l'Argonne, par la faute d'un réservoir crevé.

L'année 1905 lui fut plus favorable : il faillit être le gagnant des Eliminatoires d'Auvergne. Son temps, chronométré au départ par MM. Charron et Giraud, pour gravir les 1.500 mètres à 7 0/0 du col de la Moreno, fut le meilleur de tous : une minute ; et jusqu'au dernier tour, il conserva la tête de l'admirable peloton des vainqueurs probables... Les pneus ne lui permirent que d'arriver quatrième.

Wagner se consola de ce relatif insuccès quelques jours après, en établissant le record du monde à Ostende pour le mille arrêté et le kilomètre lancé, qu'il couvrait à une vitesse moyenne de 147 kilomètres à l'heure.

Il reprenait à Doullens, par 2/5 de seconde, la Coupe-Challenge de Caters à son vainqueur de l'an passé, Henriot, s'adjugeait aux Ardennes le record du tour et des 100 kilomètres, achevait la course de Brescia sur une jante écrasée et s'arrêtait dans la Coupe Vanderbilt, par suite d'une avarie au changement de vitesse.

1906 et le triomphe Son calvaire de malchance se poursuivit encore à la Sarthe, grâce aux fameuses soupapes d'acier-nickel qui arrêtèrent ce vaillant dès les premiers tours, mais il est, quoi qu'on dise, une immanente justice ici-bas, même s'il s'agit des jeux de l'automobile... et du hasard.

En octobre 1906, sur le sol raboteux de la libre Amérique, Wagner, en 4 h. 50 m. 10 s. 2/5, gagnait magnifiquement la Coupe Vanderbilt, consacrant la suprématie de l'industrie française, se consacrant lui-même roi du volant et produisant une si poignante impression, qu'un jeune Yankee, trop chauvin sans doute, se suicidait sous ses yeux, désespéré de la victoire de l'étranger ! ! !

Par-delà les Alpes En dépit, toutefois, de ce triomphe, la mésentente survint entre Wagner et la maison Darracq, à propos du Meeting de Floride, et notre compatriote franchit les Alpes « sur un pont d'or » garantissant dorénavant sa première collaboration à la redoutable Société Fiat.

Cinquième dans la Coupe de l'Empereur, la rupture d'une pièce de la voiture de Wagner au Grand Prix de Dieppe nous priva du plaisir que nous aurions éprouvé en saluant la victoire étrangère, à applaudir un conducteur français, car il fut premier pendant les trois premiers tours... mais l'ère des courses n'est point close...

Wagner va disputer encore, pour le compte de Fiat, le Grand Prix de 1908.

En vérité, ceci nous embarrasse, pour formuler un souhait, et j'aime à croire que, depuis l'héroïque époque des Horaces et de Camille, jamais chroniqueur ne se trouva dans une aussi fâcheuse conjoncture.

Car espérer la victoire de Wagner, c'est commettre un crime — pour le moins — de lèse-patriotisme sportif, et cependant, Wagner premier, ne serait-ce pas le « right man in the right place » ?... et au demeurant pour notre amour-propre, une manière de compensation ? ? ?...

PIERRE SOUVESTRE.

Wagner.

Calme, froid, énergique, Wagner a la volonté ferme d'arriver et la science voulue pour y parvenir. Il sera, pendant toute la saison à venir, un des adversaires les plus inquiétants pour les coureurs français.

(1) Voir du n° 385 au n° 399 et les n°s 444 et 461.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LE RAID NEW-YORK-PARIS

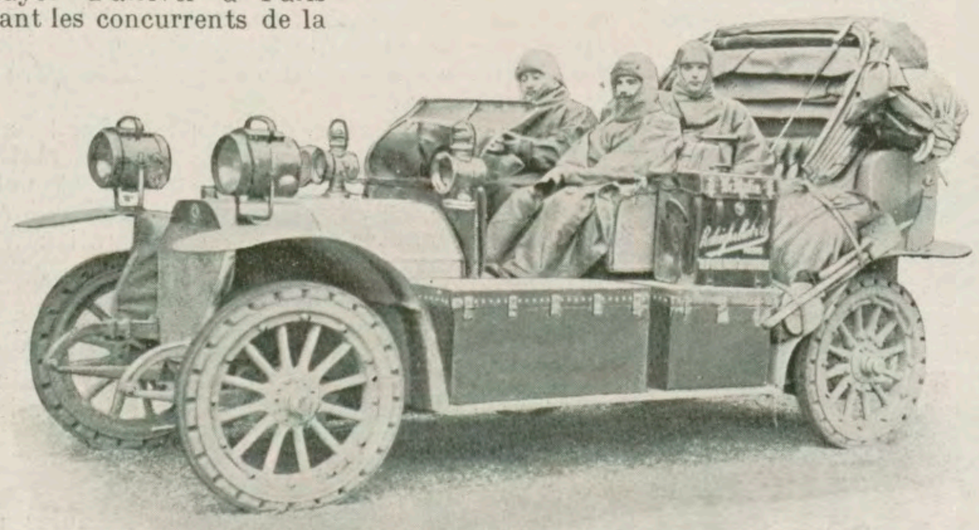
Les concurrents du raid New-York-Paris viennent d'arriver à New-York, d'où ils partiront dans quelques jours pour cette formidable épreuve ✍ En même temps qu'eux, une autre voiture tentera également d'effectuer le Tour du Monde ✍

Iront-ils à Seattle ? disais-je la semaine dernière. J'ignore encore s'ils iront jusque là, mais ils iront du moins jusqu'à New-York. Que dis-je ? ils y seront même arrivés quand paraîtront ces lignes. Ils se sont embarqués en effet samedi dernier au Havre, sur la *Lorraine*.

Quatre voitures étaient à bord : trois françaises et une italienne. Le cinquième concurrent européen, la voiture allemande, s'est embarqué à Hambourg. Trois voitures américaines prendront le départ à New-York. C'est donc en tout huit voitures qui vont tenter d'accomplir ce formidable raid de 22.000 kilomètres, organisé par le *Matin* autour du Pôle Nord. Il y en aura même neuf, jusqu'au dernier moment une voiturette, frétée par le *Journal* est arrivée au Havre, où elle a été également embarquée sur la *Lorraine*. Son conducteur veut essayer d'arriver à Paris avant les concurrents de la course. Nous allons donc assister à une lutte qui corsera l'intérêt de la tentative.

La voiture de Dion-Bouton.

L'organisateur de l'épreuve, M. Bourcier Saint-Chaffray, est au volant. Le capitaine Hansen et le mécanicien Autran l'accompagnent. (*Pneumatiques* Michelin.)



La voiture Motobloc.

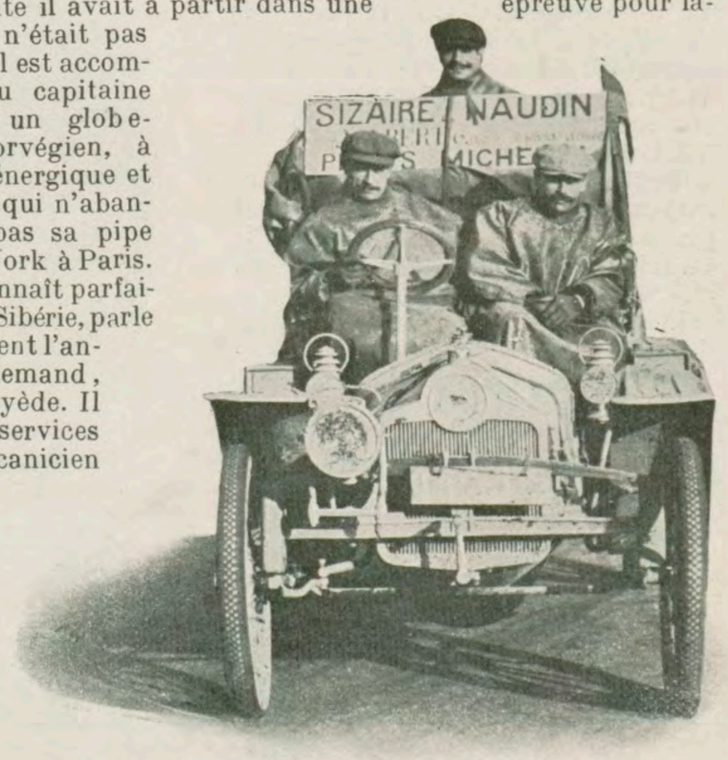
Conduite par le célèbre Godard, de Pékin-Paris, elle emmène le photographe Livier et le mécanicien Hue. (*Automatiques* Ducasble.)

L'arrivée de ces voitures extraordinaires et des modernes Jasons qui les montent n'a pas été sans causer une certaine animation dans les rues de notre grand port maritime. Les uns sont vêtus de peaux de bêtes, leurs têtes aux lèvres rasées sont enfouies sous des coiffures compliquées où la laine du mérinos se mélange aux poils du chameau. On a l'impression qu'ils vont faire de grandes choses. René Bures lui-même emprunte à une chèvre suisse son pelage. D'autres sont venus là tout simplement en culotte cycliste et en chandail, comme s'ils s'en allaient à Suresnes. Ce sont les jeunes, qu'aucune tendresse féminine n'a accompagnés, tandis que pour les autres, une main aimée a apprêté des manteaux épais, confectionné des dessous soyeux et capitonnés. Des mouchoirs parfumés s'agiteront pour eux au bout des jetées, et des yeux pleins de larmes suivront longtemps le sillage laissé dans le flot par l'hélice du transatlantique.

Les équipes

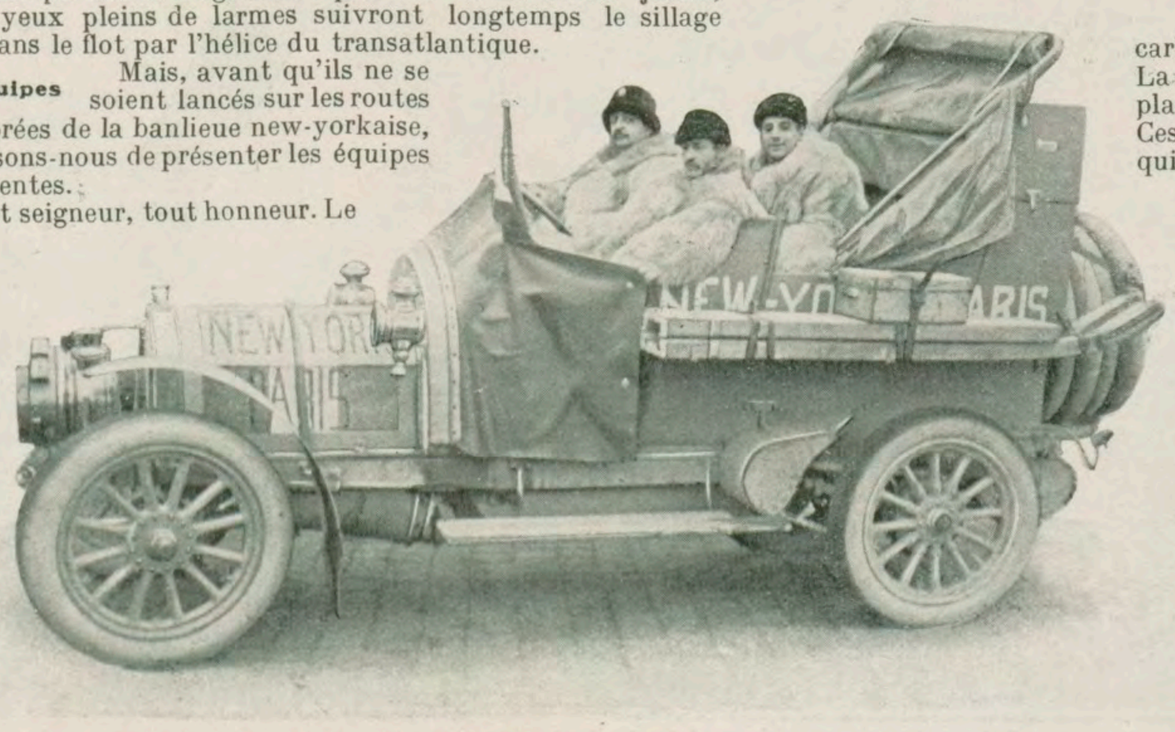
Mais, avant qu'ils ne se soient lancés sur les routes encombrées de la banlieue new-yorkaise, empressons-nous de présenter les équipes coucurrentes.

A tout seigneur, tout honneur. Le grand organisateur de l'épreuve, M. Bourcier Saint-Chaffray, est au volant de la de Dion-Bouton. J'ai déjà dit avec quelle crânerie, il avait accepté le défi qu'on semblait lui porter, et quel mérite il avait à partir dans une épreuve pour laquelle il n'était pas préparé. Il est accompagné du capitaine Hansen, un globe-trotter norvégien, à la figure énergique et ridée, et qui n'abandonnera pas sa pipe de New-York à Paris. Celui-ci connaît parfaitement la Sibérie, parle couramment l'anglais, l'allemand, le russe, le samoyède. Il rendra de grands services à l'équipe. Le mécanicien Autran, un jeune débrouillard, complète le trio. Le moteur est celui de la Coupe de la Presse, 4 cylindres 110/130, faisant 30 chevaux. Il est muni du nouveau carburateur automatique. Le châssis a été surélevé. La carrosserie, établie spécialement, comporte deux places devant, et le reste en armoires et en réservoirs. Ces derniers peuvent contenir 700 litres d'essence, ce qui représente 3.500 kilomètres. Les pneumatiques sont empilés les uns sur les autres sur le toit, et le capitaine Hansen se placera à l'intérieur. L'aménagement comporte une tente, qui pourra servir de voile, des roues à hérisson pour la neige, et des roues de wagons qui permettront d'utiliser en Amérique les voies ferrées. Poids de la voiture en ordre de marche. 3.200 kilos. Age des voyageurs : 38, 43 et 25 : total 106. Pneumatiques Michelin.



La voiturette Sizaire et Naudin.

Elle est confiée à Pons, encore un Pékin-Paris. Avec lui, le photographe Deschamps et le mécanicien Berlhe. (*Pneumatiques* Michelin.)



La voiture Zust.

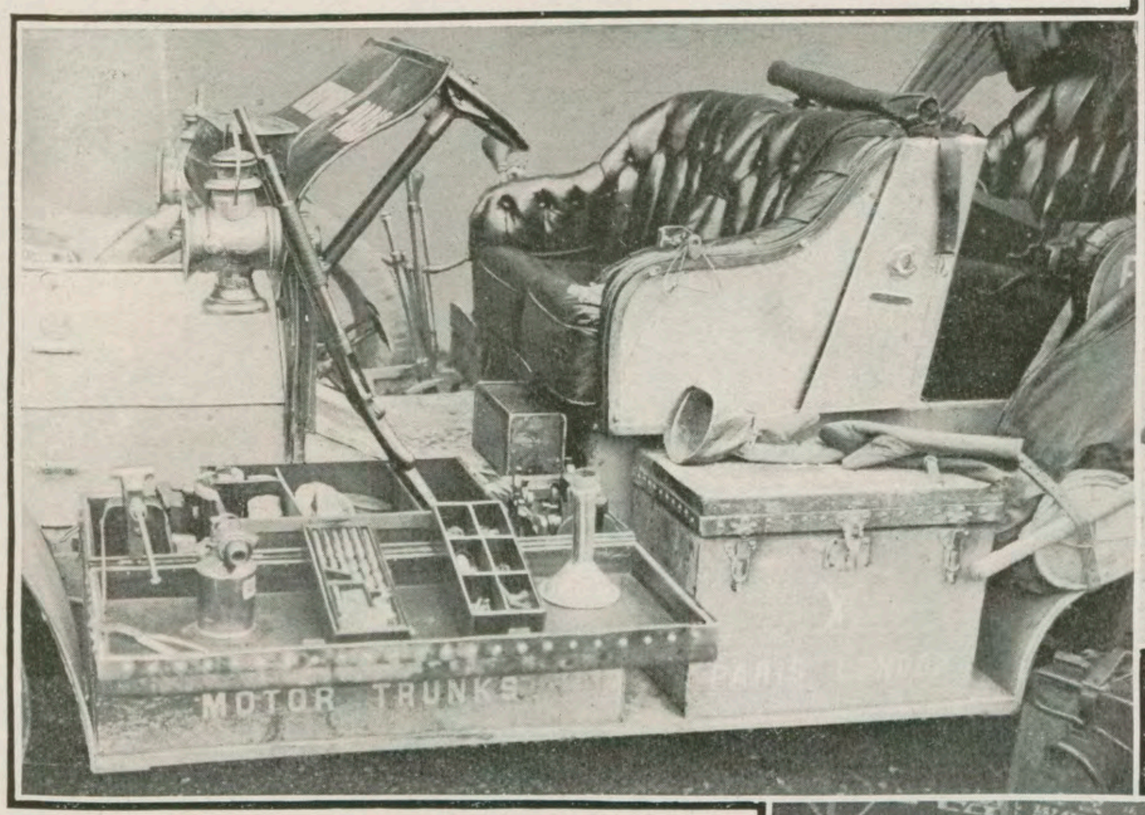
L'équipe italienne est la plus jeune de la course, elle comprend l'ingénieur Sirtori, conducteur, Scarfoglio, du Mattino, *et le mécanicien Haaga.* (*Pneumatiques* Pirelli.)

Godard conduit la voiture Motobloc. C'est un vétéran de Pékin-Paris. Son expérience des longs raids et des plaines sibériennes en fait un des concurrents les plus redoutables. Ses deux compagnons sont Maurice Livier, le benjamin de la course, envoyé par le cinématographe Raleigh et Robert, et le mécanicien Arthur Hue.

Le moteur est de type commercial, à 4 cylindres 120 carré faisant 24/30 chevaux. Le châssis, en tôle emboutie, est bourré de bois d'hickory, les ressorts sont ficelés et chattertonnés. La voiture est admirablement aménagée pour le raid. Elle comporte une série d'armoires et de boîtes où les outils, accessoires, pièces de rechange, vêtements, provisions sont rangés dans un ordre parfait et répertoriés. Les voyageurs emportent un matériel

complet de campement, avec tente, outils, cuisine, sans oublier les paniers de champagne. Tout le fond de la voiture est sur le même plan horizontal avec les marche-pieds très larges, de façon à pouvoir former traîneau sur la neige molle. La voiture en ordre de marche, avec ses quatre réservoirs contenant en tout 325 litres, permettant de faire 1.500 kilomètres, pèse 2.920 kilos. Age des voyageurs : 31, 19 (Livier, le benjamin de la course) et 26. Total 76. (Automatiques *Ducasble.*)

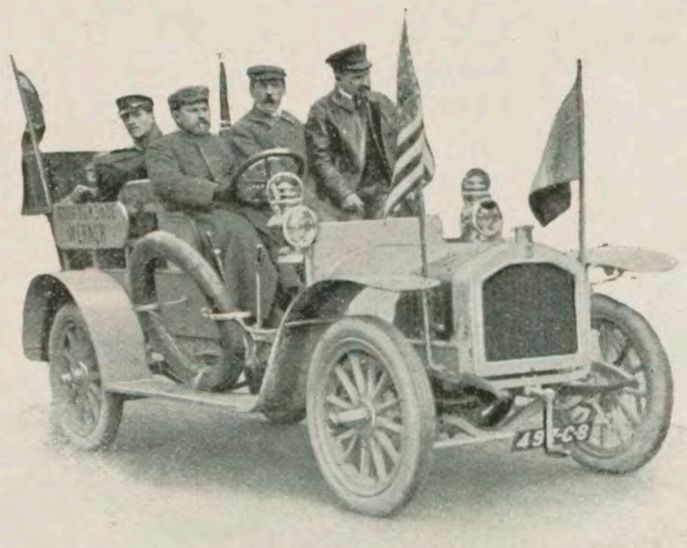
Au volant de la Sizaire et Naudin, nous trouvons encore un vétéran de Pékin-Paris, Pons, l'abandonné du Gobi. Il a avec lui Deschamps, opérateur du cinématographe Pathé et le mécanicien Berlhe. Comme l'an dernier, Pons a la plus faible voiture de la course, une monocylindrique 120/130 faisant 18 chevaux. Malgré la faiblesse relative du moteur, la voiture, qui pèse 2.000 kilos en ordre de marche, fait gaillardement ses 50 à l'heure et monte toutes les côtes... sur les routes françaises. Afin d'élever le pont arrière, elle a été munie de roues plus hautes. Un dispositif spécial ayant la forme d'une caisse de tambour, de 30 centimètres de large, qui se place sur les roues où elle est maintenue par des courroies, permettra à la voiture



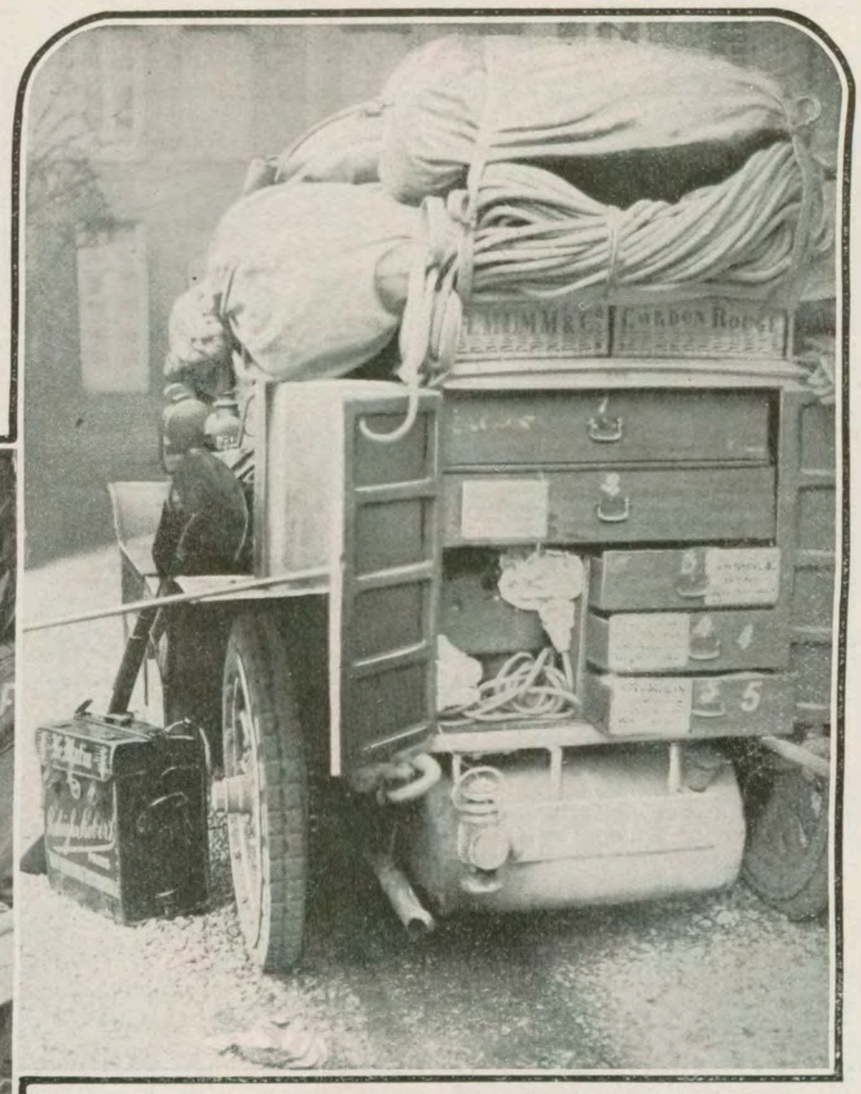
Une boîte à outils bien comprise.
Tous les outils sont rangés dans des compartiments qui s'encastrent les uns dans les autres et peuvent facilement se retrouver.

de rouler sur la neige molle sans enfoncer. Les quatre réservoirs, dont deux placés de chaque côté du siège arrière, contiennent 150 litres d'essence. Age des voyageurs: 32, 24 et 24 ans. Total 80. (Pneus *Michelin.*)

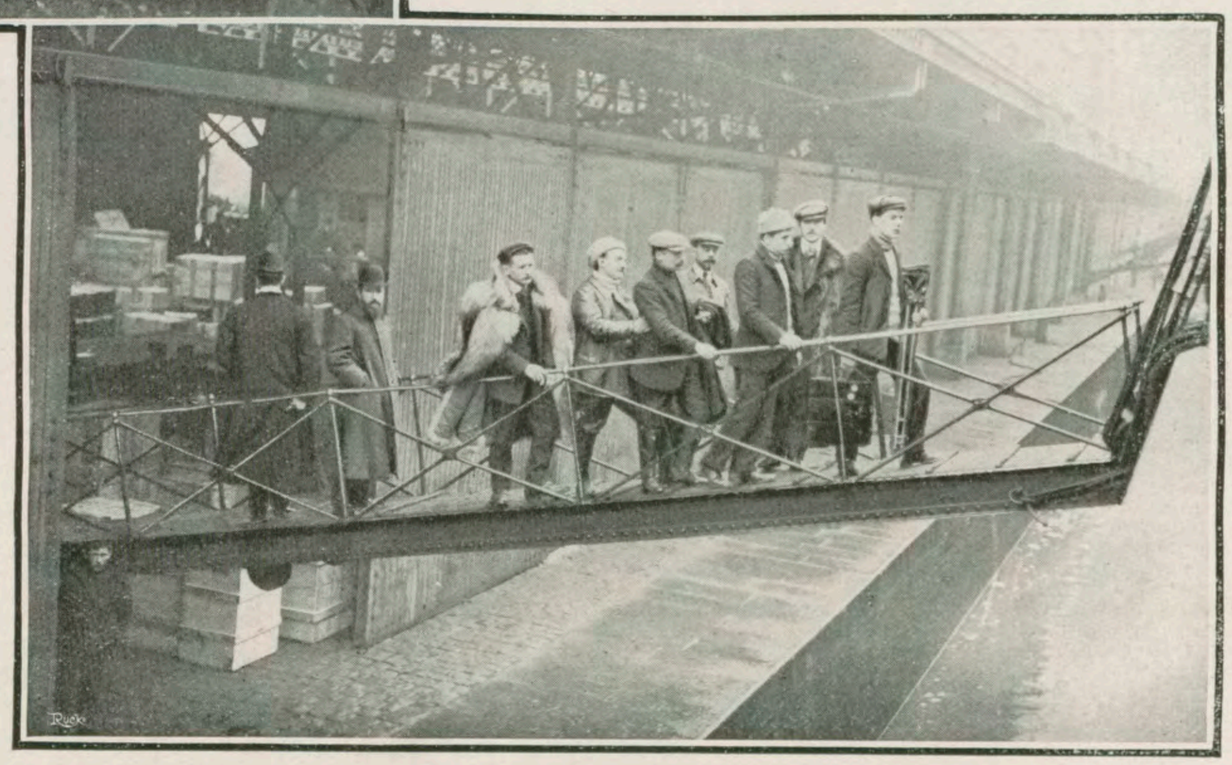
La voiture italienne s'est embarquée au Havre, en même temps que les voitures françaises. C'est une Zust, quatre-cylindres, de 120/130, de 24 chevaux nominaux, qui en font bien 45. Elle est conduite par M. Jules Sirtori, ingénieur, ayant avec lui le mécanicien Haaga et M. Scarfoglio. Ce dernier est le fils du directeur du *Mattino* de Naples et de la romancière italienne Mathilde Serao. C'est la voiture des journalistes, car outre le *Mattino*, elle est affrétée par la *Stampa*, le *Daily Mail* et *Pearsons Magazine*. Une tente hermétiquement fermée couvre la voiture et permet d'y élever la température de 30° dans une



Les concurrents hors course.
En même temps que les concurrents, une Werner, montée par Maurice Drieghe, Lelouvier et Hohmann, va essayer de rentrer à Paris avant eux. (*Pneus* Michelin.)



L'armoire arrière de Godard.
Pour faciliter les recherches, chacun des tiroirs porte sur une étiquette la liste des objets qui y sont contenus.



L'embarquement.
Les équipes Pons et Godard s'embarquent sur la Lorraine, *accompagnées de René Bures, du* Matin.

atmosphère à zéro, en faisant tourner le moteur. Les réservoirs contiennent 400 litres, suffisants pour 1.700 kilomètres. Poids de la voiture 1.760 kilos. Age des voyageurs, 27, 21 et 22, soit en tout 70, le plus faible total de la course. (Pneumatiques *Pirelli.*)

Sur la *Lorraine* a pris également place M. Maass, qui conduira la voiture allemande Protos embarquée à Hambourg. C'est une voiture quatre-cylindres 35 40 chevaux, pesant 2.500 kilos et emportant 700 litres d'essence. Les deux autres voyageurs, MM. Knap et Kupper, ont accompagné la voiture. (Pneumatiques *Dunlop.*)

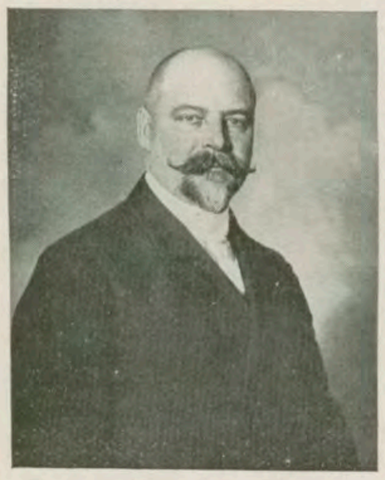
Tels sont les concurrents européens qui, lundi prochain, partiront de New-York avec les trois voitures américaines. Nous aurons l'occasion, plus tard, d'étudier leurs chances et de parler de leur itinéraire. Il faut ajouter qu'une neuvième voiture, une Werner 4-cylindres de 90 100, faisant 15 chevaux, montée par MM. Maurice Drieghe, Lelouvier et Hohmann part en même temps que les concurrents, pour tâcher d'arriver avant eux. M. Drieghe connaît parfaitement l'Alaska où il a vécu quatre ans, Lelouvier est le fameux globe-trotter qui fut chargé de faire en sens inverse, l'année dernière, l'itinéraire Pékin-Paris, Hohmann est un matelot, breveté sous-marin, d'origine canadienne. Ils forment une équipe résistante qu'il est regrettable de ne pas voir engagée dans la course officielle. Age des voyageurs : 30, 34 et 24 ans. Total 88. Moteur *de Dion*, pneus *Michelin*. Nous aurons du beau sport dans les plaines de l'Alaska.

MARCEL VIOLLETTE.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE



M. Desson, que son succès dans la Coupe de la Presse a fait choisir comme commissaire général du Grand Prix de l'A. C. F.

UNE DISTINCTION QUI S'IMPOSE

On n'a peut-être pas assez insisté sur le magnifique exploit accompli par Henri Farman. Mais, tout en rendant hommage à l'audacieux et adroit aviateur, il est juste de ne pas oublier ceux qui l'ont précédé, comme Santos-Dumont, qui fut le premier homme ayant volé, comme Ernest Archdeacon, dont on peut dire qu'il fut, dans le domaine de l'aviation, un précurseur et un prophète. Déjà, dans le vieux *Vélo*, car il faisait partie de cette petite cohorte dont je m'honore d'être et d'où sont sortis tous les pionniers de la cause sportive — il préconisait l'idée de la locomotion aérienne par le plus lourd que l'air. On n'a pas oublié les nombreux articles qu'il a publiés ici même, car il fut pour la *Vie au Grand Air* un collaborateur de la première heure. Joignant l'exemple à la théorie, il étudia successivement, soit sur terre, dans les dunes de Berck, soit au-dessus de l'eau, à Neuilly et à Enghien, différents modèles d'aéroplanes.

Ces expériences ont permis de se rendre compte des conditions d'équilibre des appareils à plans multiples et de faire faire un grand pas à la question. En même temps, de tous les côtés, par la plume, par la parole, Archdeacon continuait sa campagne en faveur de ce que nous appelons sa marotte, si convaincu lui-même, qu'il finissait par convaincre les autres. Il fondait, enfin, avec M. Deutsch de la Meurthe, le premier prix d'aviation et on peut dire que les 50.000 fr. de ce prix ont fait avancer de plusieurs années la solution de la question aérienne. Ce beau geste d'un sportsman est d'autant plus digne d'éloges qu'Archdeacon — et il n'en a que plus de mérite — n'est pas milliardiaire. Ne pensez-vous pas que le gouvernement se devrait à lui-même de récompenser l'homme qui a consacré, sans compter, son temps et sa fortune à la cause de l'aviation et grâce auquel la gloire des deux premières performances du plus lourd que l'air reste à la France. C'est pourquoi la *Vie au Grand Air* est heureuse de se joindre à ceux de ses amis qui ont demandé au ministre la croix de la Légion d'honneur pour le promoteur de l'aviation en France.

MARCEL VIOLLETTE.

M. Voyer, pilote de l'aéroplane Gastambide et Mangin. On voit qu'il faut être poids plume pour diriger cet appareil.

CYCLISME

Photographie de Bourrillon prise lors de ses succès d'antan. Devenu chanteur, il vient d'être engagé à l'Opéra-Comique.

SI L'ACCORD RÉGNAIT.....

Les stayers risquent leur vie chaque fois qu'ils se mettent en piste. C'est là une affaire entendue. Mais comme ce n'est pas moi qui les oblige à le faire, je puis donc en parler à mon aise. Et une chose me tracasse pardessus tout, m'empêchant de dormir et de manger, c'est de penser à ce que pourront faire les coureurs, le jour où ils auront épuisé toutes les combinaisons possibles pour apporter des modifications à leurs motocyclettes. Ils recommenceront, sans doute, mais cette énigme aussi étrange que cruelle n'offre pas encore une solution suffisante pour que mon esprit avisé (oh ! combien !) puisse s'en contenter.

Avez-vous remarqué qu'à chaque match sensationnel (il y en a environ 52 par an, parés de ce titre ronflant) les adversaires réclament contre la motocyclette de leur adversaire. Il faut modifier le réservoir, le rouleau, les pédales, les pneus, les rayons, la marque du constructeur, les poignées du guidon, que sais-je encore ? Les stayers, au fond, s'en moquent, puisque c'est leur pacemaker qui fait le travail. Mais on se demande dans quel but ils s'amusent à protester sans cesse. Je crois qu'ils sont très heureux de cette publicité que leur font les courriéristes de piste, assoiffés de nouvelles, qui aiment amplifier toujours les choses les plus simples, histoire de donner plus de poids à leurs exagérations. Je ne sais si vous êtes comme moi, mais je trouve qu'en l'occurrence, les stayers ne sont pas beaux joueurs et que les gens qui se plaignent sans cesse, quelle que soit leur valeur, finissent toujours par lasser leurs admirateurs les plus fervents.

J. MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 26 au 31 janvier.

CYCLISME

Dimanche 26 janvier.

Vélodrome d'Hiver. — *Prix Paul Baras* : 1. Van den Born ; 2. Dupré ; 3. Classés

Course de 30 kilomètres derrière tandems humains : 1. Passerieu, 36 m. 9 s. 1/5 ; 2. Bruni, à 1.200 mètres.

60 kilomètres derrière grosses motocyclettes : 1. L. Darragon, en 44 m. 14 s. 4/5 ; 2. H. Contenet, à 2 tours 1/2 ; 3. F. Theile.

ATHLÉTISME

Dimanche 26 janvier.

Cross-Country International (12 kilom.). — *Classement individuel* : 1. Keyser (R. C. F.), 49 m. 10 s. ; 2. Robertson (B. H.), 3. Green (B. H.), 4. Lyons (B. H.), 5. Boin (R. C. F.)

Classement par équipes : 1. Birchfield Harriers, 32 points ; 2. R. C. de France, 50 points, 3. U. S. Saint-Gilloise, 89 points.

HIPPISME

Dimanche 26 janvier.

Vincennes. — *Prix de Gagny* (trot monté, 3.000 m.), 1. Désiré, à M. P. Bally (M. Adèle), 2. Dion, 3. Dôle. (7 partants.)

Nice. — *Grand Prix du Casino Municipal* (steeple, 3.500 m.) : 1. Eddie, à M. Ch. Liénart (H. Carter) ; 2. Pincette, 3. Saint-Hilaire. (8 partants.)

Mercredi 29 janvier.

Cannes. — *Grand Prix du Conseil général* (haies, 3.200 m.) : 1. Nippon II, à M. E. Thiébaux (J. Bartholomew) : 2 Grand Mistral, 3. Madrigal III. (9 partants.)

Jeudi 30 janvier.

Pau. — *Prix spécial de la Société des Steeple-Chases de France* (Steeple, 4.000 m.) : 1. Dynamo III, à M. E. Balsan (le propriétaire) ; 2. Ros, 3. Royal Anjou. (9 partants.)

Pau et les Sports d'hiver. — Le Concours de Ski et des Sports d'hiver que Pau vient d'organiser si heureusement pour cette année dans notre belle région pyrénéenne, prend de jour en jour une importance plus considérable et s'annonce comme un événement sportif et mondain de tout premier ordre.

Nous apprenons au dernier moment que les fameux champions suisses Hug et Yselin viennent d'envoyer leur adhésion à ce Concours.

Voir les avantages aux abonnés, p. IV des annonces.

ATHLÉTISME

Fred Wright, le comique anglais, qui joue à l'Olympia, arbitrait le match de football-association de la presse sportive.

VICTIME DU SPORT

Une triste nouvelle vient de nous parvenir, qui a surpris péniblement tous ceux qui ont fait le déplacement de Chamonix à l'occasion des sports d'hiver. Le Dr Payot est mort. Adjoint au maire de Chamonix, président du Club des Sports Alpins, le Dr Payot était l'âme de la cité. Il représentait dans la municipalité l'élément jeune, moderne, ami des sports. Dès longtemps déjà, il avait compris quel merveilleux atout était pour la jolie station alpestre l'incomparable terrain de sports que constituent pour l'hiver la vallée de l'Arve et les contreforts des hautes montagnes qui la bordent. C'était pour elle, après la clôture de la saison d'été, une saison nouvelle qui s'ouvrait. Tous les amateurs de la luge, les fervents du bobsleigh, les passionnés du ski venaient remplacer dans les hôtels, jamais fermés désormais, la troupe plus calme des alpinistes. Fini de ce repos annuel, de ce long sommeil d'hiver. C'est une ère nouvelle de prospérité qui s'ouvrait pour la région.

C'est grâce à lui que le meeting de janvier dernier put être organisé. Déjà souffrant depuis quelque temps, il se refusa, malgré les conseils de ses collègues, à garder la chambre. Nous le vîmes à toutes les manifestations, payant d'exemple, chaussant les skis pour montrer le chemin à ses hôtes. A la suite du meeting, son état de santé compromis encore par ces imprudences s'aggrava ; il dut s'aliter et ne se releva plus.

C'est une perte très douloureuse pour Chamonix, et le Club des Sports alpins remplacera difficilement un président aussi compétent et aussi dévoué.

J. B.

HIPPISME

Miss Kathleen Wilmot, une des meilleures et des plus intrépides écuyères d'Angleterre, franchissant un obstacle élevé.

VEILLE DE RENTRÉE

Ça commence à sentir la rentrée. Nice a terminé son meeting ; celui de Pau est déjà bien avancé. Dans huit jours, nous serons à Auteuil et, pendant un mois, les ébats du sport illégitime préluderont à l'entrée en scène des champions du plat.

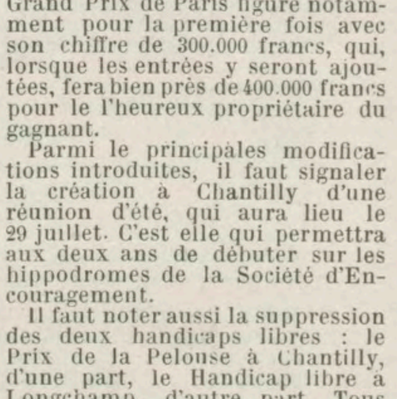
En attendant nous avons, pour nous occuper, la publication des programmes de l'année. Celui de la Société d'Encouragement a paru le premier. Il fait ressortir pour les allocations distribuées à Paris et à Chantilly une augmentation de 169.675 francs et pour celles distribuées en province une augmentation de 97.000 francs (plus 3.000 francs pour les colonies). Le Grand Prix de Paris figure notamment pour la première fois avec son chiffre de 300.000 francs, qui, lorsque les entrées y seront ajoutées, fera bien près de 400.000 francs pour le l'heureux propriétaire du gagnant.

Parmi le principales modifications introduites, il faut signaler la création à Chantilly d'une réunion d'été, qui aura lieu le 29 juillet. C'est elle qui permettra aux deux ans de débuter sur les hippodromes de la Société d'Encouragement.

Il faut noter aussi la suppression des deux handicaps libres : le Prix de la Pelouse à Chantilly, d'une part, le Handicap libre à Longchamp, d'autre part. Tous deux sont transformés en des handicaps ordinaires Bien qu'on puisse émettre des regrets au point de vue théorique, cette réforme semble assez heureuse au point de vue pratique. Ce genre d'épreuves réunissait, par ses larges conditions de qualification, tout un lot disparate, qui rendait très ardue la tâche du handicapeur ; comment celui-ci pouvait-il apprécier, sur la distance de 3 000 mètres, la chance d'un flyer confirmé contre celle d'un stayer. On arrivait à obtenir, après les acceptations, un lot de partants qui, décapité par la disparition du haut de l'échelle, fournissait une épreuve souvent dénuée d'intérêt.

Il convient enfin de noter dans le nouveau programme un point intéressant : la modification qui a été apportée aux parts des second et troisième dans chaque prix, parts qui seront toujours établies dans la proportion de 9 à 6.

BOÏARD.



Le jockey Parfrement est un sportsman éclectique. Après le travail, à Nice, il allait s'exercer au tir aux pigeons.

UNE CHUTE CURIEUSE

Cette curieuse chute s'est produite au saut de l'open ditch dans un steeple-chase aux courses de Plumpton (Angleterre). On remarquera la position bizarre et périlleuse du jockey et du cheval, alors que d'autres concurrents arrivent. Par un hasard miraculeux, il n'y eut pas de blessés.

LES SPORTS D'HIVER A CHAMONIX

LE SKI-KJÖRING

Ce sport, très pratiqué en Norvège, consiste à se faire tirer, sur des skis, par un cheval. Dans la plaine sans limites, le cheval peut être lancé au galop, c'est une sensation très neuve et très empoignante qu'on éprouve à se sentir ainsi emporté, sans fatigue et sans secousse, sur la neige molle et blanche. Cet original attelage vous emmène à des allures très rapides, mais il faut être bon skieur pour conserver son équilibre. Le skieur représenté sur notre photographie est le célèbre Durban Hansen, le meilleur amateur norvégien.

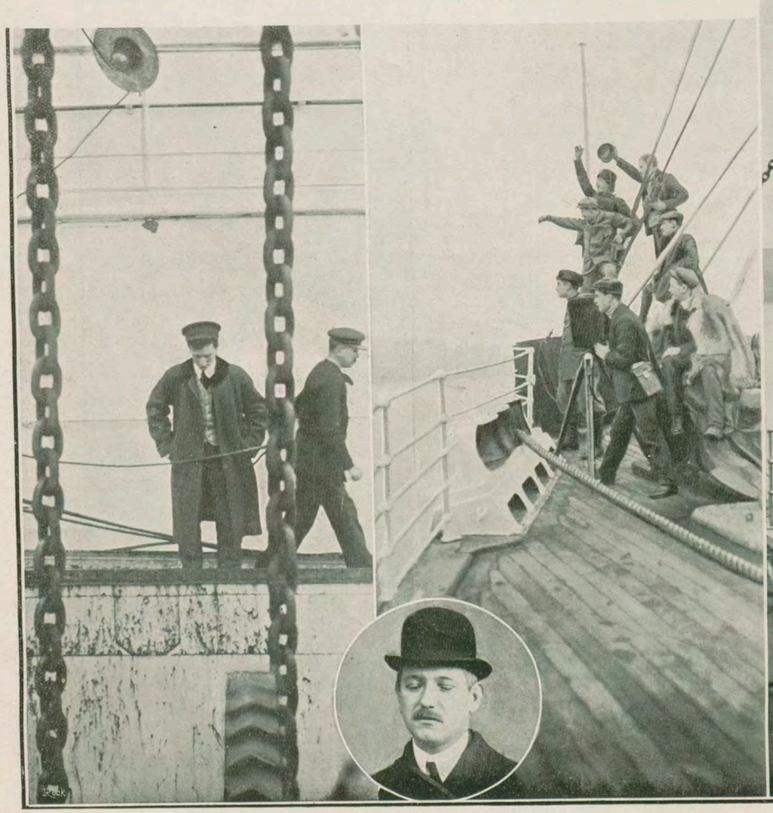
LE RAID NEW-YORK-PARIS

(Photographies de notre envoyé spécial.)

L'équipe Motobloc.
De gauche à droite : Godard, conducteur, Maurice Lelivier, cinématographiste, Hue, mécanicien. Une des voitures les plus qualifiées pour la victoire.

L'équipe de Dion-Bouton.
Ces trois têtes à turban sont celles de M. Bourcier Saint-Chaffray, du capitaine Hansen et du mécanicien Autran. C'est la voiture officielle du Matin.

L'équipe Zust.
L'italienne est la benjamine de l'épreuve; MM. Sirtori, conducteur, Scarfoglio, du Mattino, *et Haaga, mécanicien, n'ont pas soixante-dix ans à eux trois.*

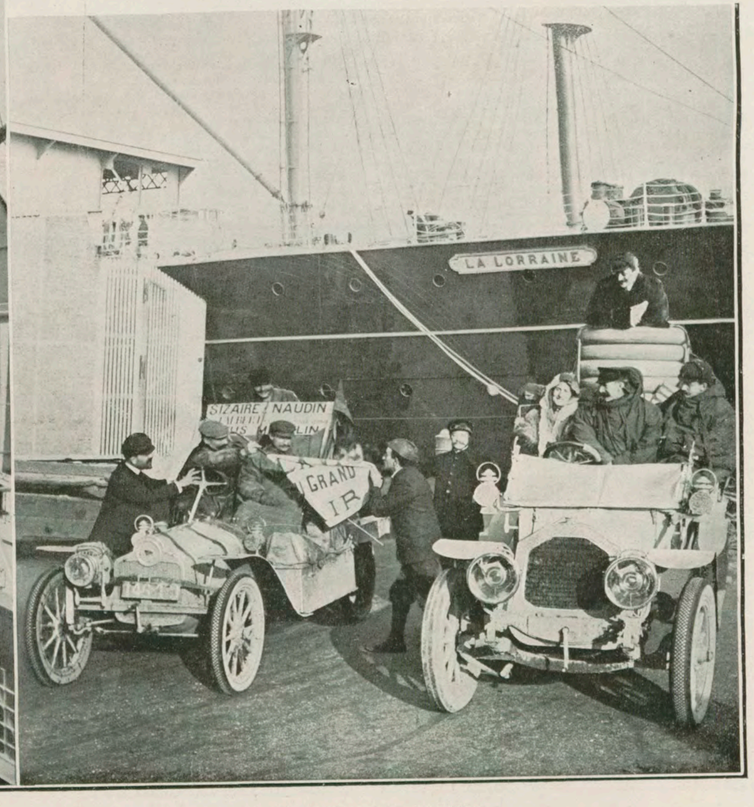


Un moment d'émotion.
M. Bourcier Saint-Chaffray contemple sa voiture descendant à fond de cale.

Le conducteur allemand.
M. Maass sera au volant de la Protos.

Les adieux à la France.
Les concurrents saluent une dernière fois la terre.

L'embarquement d'une voiture.
Les voitures furent d'abord emballées dans de gigantesques caisses. Ces colis, pesant plus de trois tonnes, furent ensuite descendus à fond de cale, en présence des conducteurs un peu émus.

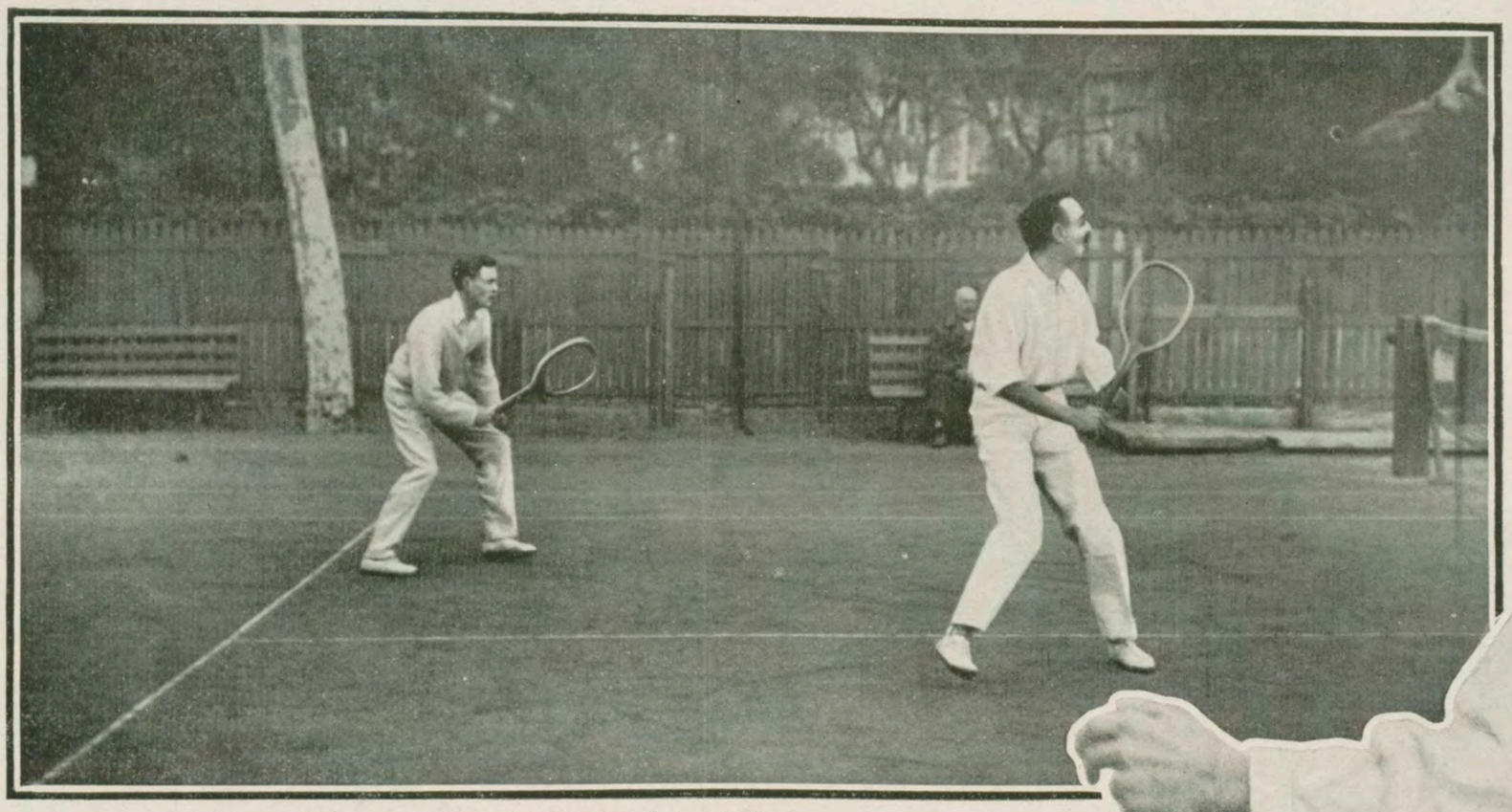


Les dernières recommandations.
Nos collaborateurs remettent à Pons le drapeau de la Vie au Grand Air *qui, après avoir fait plusieurs fois le tour de France, va accomplir, avec la Sizaire et Naudin, le tour du monde.*

Le Lawn-Tennis sur la Côte d'Azur

Par FERNAND BIDAULT

Les Championnats de Nice — Lawn-Tennis et amateurisme — L'U. S. F. S. A. est méconnue, et les joueurs se mettent sous le patronage de Clubs étrangers



MM. Caudery et Cornwallis.

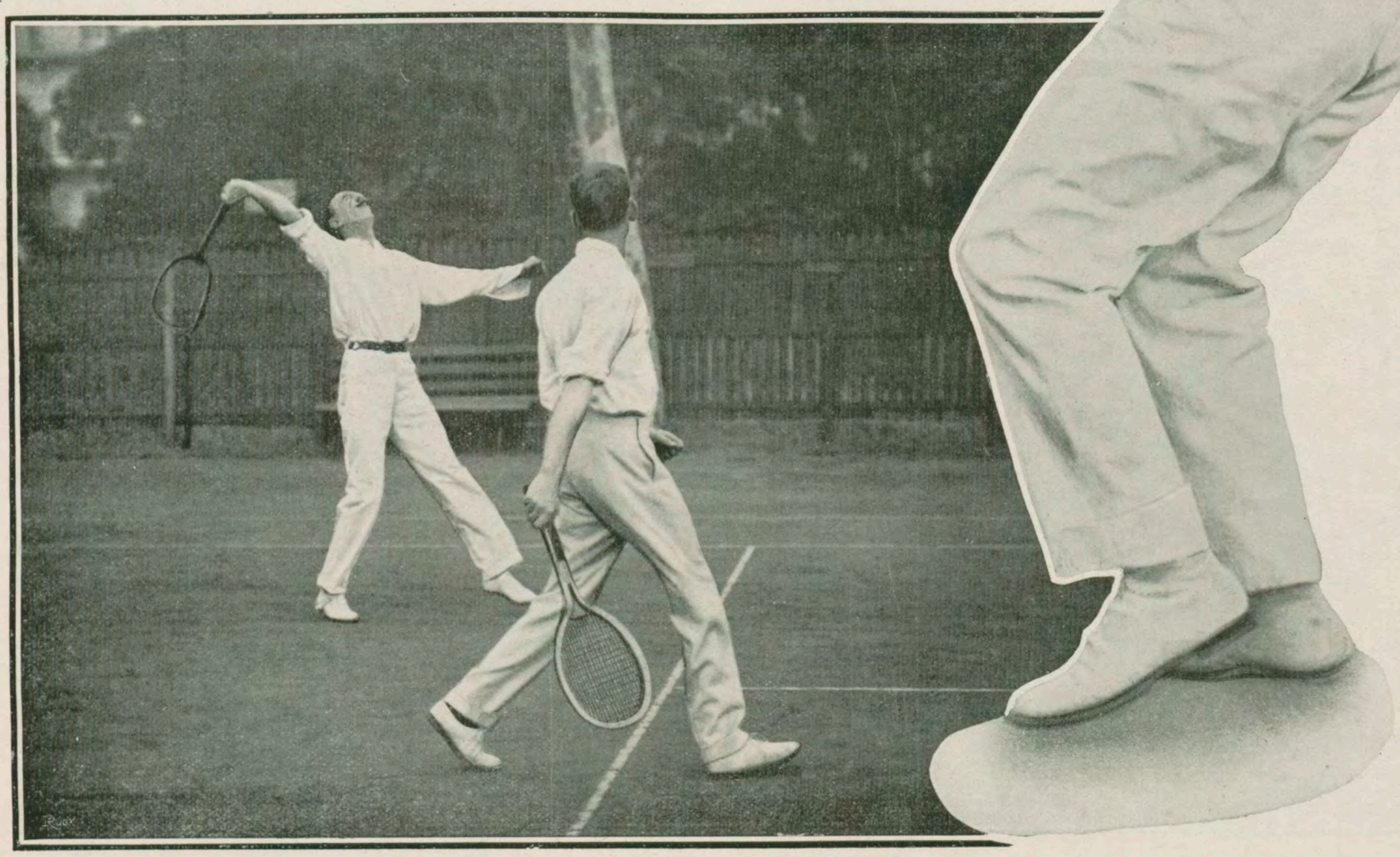
W. Caudery et Cornwallis battant l'équipe de Foras et Vidil, dans le double messieurs.

L'ACTIVITÉ renaissant sur la Côte d'Azur y a ramené les tournois de lawn-tennis traditionnels. Le Lawn-Tennis Club de Nice a donné avec un grand succès son tournoi du Jour de l'An, où W. Caudery et B. Cornwallis ont obtenu la plus grande part des applaudissements de l'élégante galerie habituelle. Leur victoire dans le double, celles de Stone et de Mlle Demouchy dans les simples, celle de Miss Dillon et Stone dans le mixte ont été fort disputées.

En février et en mars vont se jouer les championnats annuels, y compris celui du Sud de la France. La saison dernière avait vu le beau succès de J. G. Ritchie, qui, ayant gagné trois fois la Coupe du L. T. C. N. en est devenu le propriétaire. Une nouvelle coupe en argent massif, à disputer aux mêmes conditions, a été, en conséquence, offerte, cette saison, par Mlle Jellineck-Mercédès.

Amateurisme précaire

La situation des clubs de lawn-tennis des plages et villes d'eaux, et particulièrement de la Côte d'Azur, n'est pas d'une netteté parfaite, en ce qui concerne les règlements de l'amateurisme.

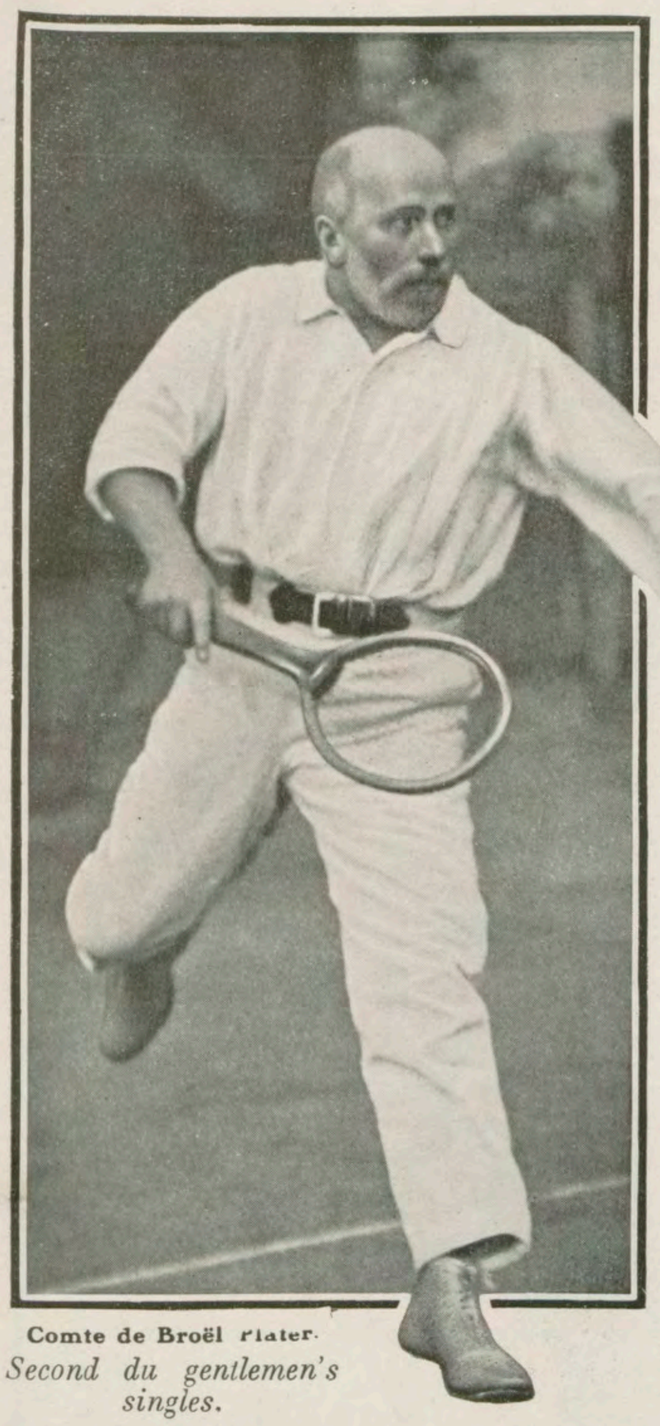


La finale gentlemen double.

Par 6/3, 5/6, 6/4, W. Andrews et S. Jones ont été battus par l'équipe W. Caudery et Cornwallis.

R. Stone.

Battant le comte Broël-Plater.



Comte de Broël *Plater.*
Second du gentlemen's singles.

L'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques a codifié et régit le lawn-tennis français ; car celui-ci est, jusqu'ici, exclusivement pratiqué par des amateurs, du moins par des joueurs que l'on est convenu d'appeler ainsi.

Mais la surveillance des sociétés affiliées est difficile pour la Fédération, parce qu'elles constituent des groupements à la fois trop nombreux et trop peu importants, trop accueillants surtout de tous les membres éphémères qui se présentent, changeant parfois tous au cours de deux saisons. Ce personnel de joueurs, facilement renouvelable et composé en majeure partie d'étrangers dont il est bien difficile d'apprécier l'orthodoxie, on est convenu de les accepter tous, et pourvu qu'ils ne fassent pas acte de professionnalisme, au cours de leur séjour dans un club français, les dirigeants suprêmes du lawn-tennis considèrent que tout est pour le mieux dans le meilleur des amateurismes.

N'est-ce pas, du reste, la solution la plus simple, la seule praticable même ? Quel labeur serait la constitution de ces petites sociétés de villes d'eaux, s'il fallait, pour y procéder, établir en détail la biographie de chacun de leurs membres. Or, ces groupements, destinés à exercer peu de temps leur action, juste ce que dure une « saison », doivent être constitués le plus vite possible. Et il serait ridicule, contraire même à l'avenir d'un sport qui ne fait que prendre conscience de lui-même, de retarder ces éclosions par une réglementation trop vigoureuse.

Situation nouvelle

Seulement l'U. S. F. S. A. vient de s'apercevoir d'un fait qui la tracasse quelque peu : c'est que nombre de clubs de la Côte d'Azur et autres lieux enchantés, au lieu de s'affilier à elle dès leur naissance, s'adressent directement à la Lawn-Tennis Association d'Angleterre, avec laquelle elle a un traité d'entente.

Ces nouvelles sociétés comportant un fort contingent d'Anglais, leurs fondateurs, peut-être dans un désir de simplification, peut-être aussi par dédain du sport français, négligent notre fédération nationale et feignent de l'ignorer. Mais celle-ci commence à s'indigner de s'apercevoir qu'elle ne fait pas la loi en son pays, et elle trouve un peu étrange l'attitude de la fédération anglaise, qui accepte ces affiliations continentales sans même en référer à la principale intéressée.

Dernièrement, ainsi, le Lawn-Tennis Club d'Evian et le Comité des tournois de l'Hôtel Métropole de Cannes se sont fait reconnaître par la Lawn-Tennis Association d'Angleterre. Et la situation est assez curieuse de ces clubs composés d'Anglais et de Français, constitués en France, conformément aux règlements de l'amateurisme anglais, lequel est reconnu par le nôtre, mais n'est pas, en fin de compte, l'amateurisme de France.

Il est hors de doute que l'U. S. F. S. A. est en droit de protester contre cette sorte d'incorrection commise à son égard par la fédération anglaise. Ce qui n'est pas fait pour faciliter les tournois futurs.

FERNAND BIDAULT.

Stone.
Dans la finale du gentlemen's singles.

Mlle Demouchy.
Mlle Demouchy, gagnante du Ladies singles, devant Mlle de Costa, par 6/1, 6/3.

Les concurrents de la finale mixte.
Miss Dillon et Stone, vainqueurs du mixed double causent avec les seconds, Mlle Vidal Soler et Caudery.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

Sur le Circuit de Dieppe

1. — L'aubergiste Daumale, conseiller municipal de Sauchay-le-Bas, dont l'opposition faillit empêcher la course de se disputer sur le Circuit, reçoit nos collaborateurs Pierre Souvestre et Simons. — 2. M. Coche, maire de Dieppe, qui fut un des plus ardents défenseurs du Circuit, est ramené chez lui par l'ex-champion cycliste Meyer, dans la voiture mise aimablement par lui à la disposition de la « Vie au Grand Air ». — 3. M. Bignon, maire de la ville d'Eu et député de la Seine-Inférieure, interviewé par notre envoyé spécial. — 4. Le Comte de Vogué monte sur un arbre pour se rendre compte de la vue qu'auront les spectateurs des tribunes.

La Commission Sportive de l'A. C. F. a visité, dimanche dernier, le Circuit de Dieppe, sur lequel se disputera le Grand Prix de 1908.

LE GRAND PRIX DE PAU

La dernière étape avant la rentrée d'Auteuil — Un programme magnifique, avec beaucoup de handicaps, a attiré un excellent lot de concurrents — La forme des gentlemen — Victoire de M. de Saint-Sauveur dans le Grand Prix de Pau

Le grand meeting d'hiver à Pau est généralement bien chaudement accueilli, d'abord parce qu'il est très intéressant, et ensuite parce qu'il marque la dernière étape avant la rentrée d'Auteuil de la semaine prochaine. En attendant, nombre d'écuries parisiennes sont venues pour y glaner quelque fructueuse allocation avant de reprendre le cours habituel de la vie : les représentants Liénart, Pfizer et Lieux ont été sans désemparer de Nice à Pau, tandis que Davis ramenait toute sa cavalerie à Maisons-Laffitte.

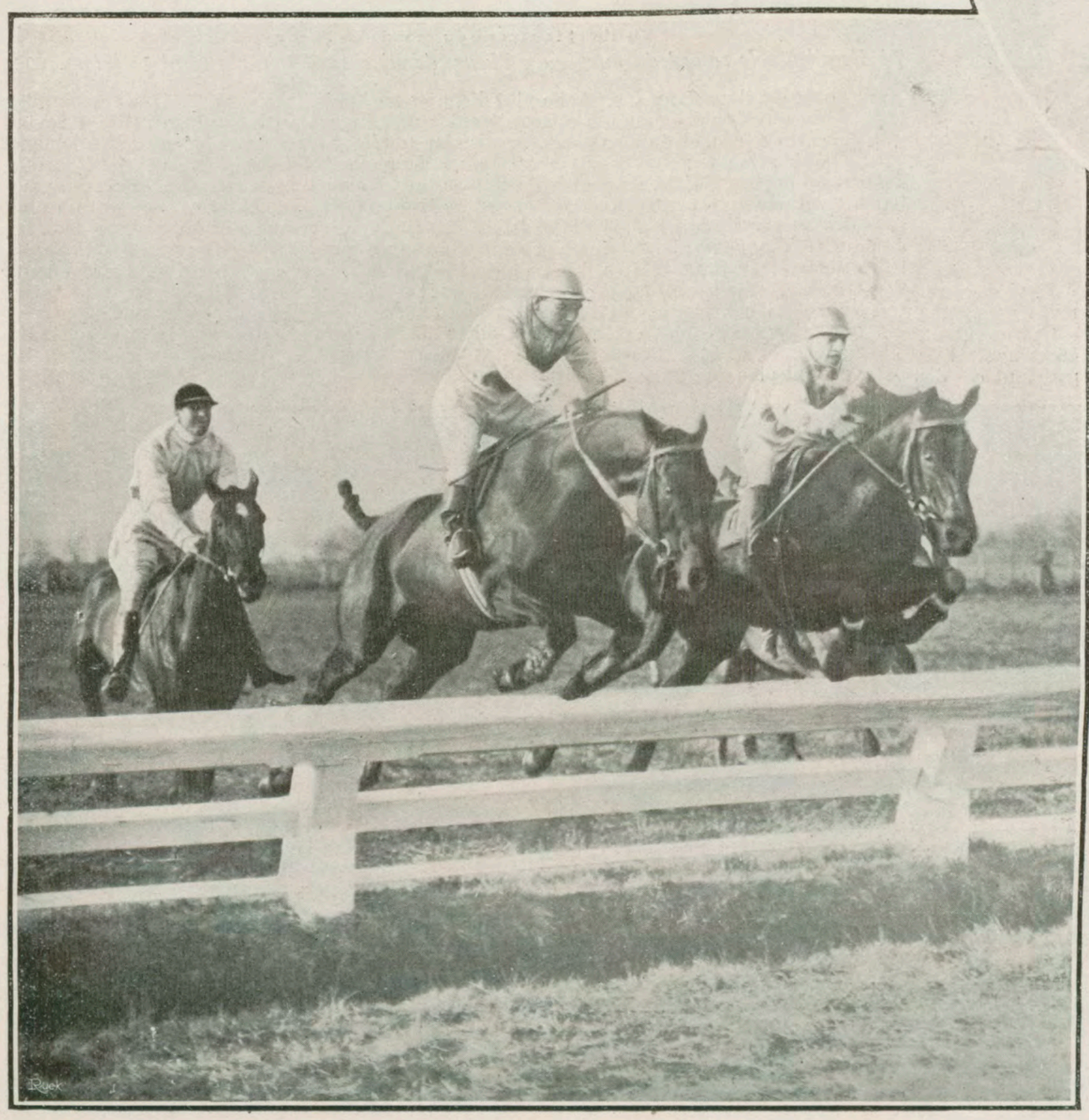
Le programme est très alléchant : 107.400 francs de prix, répartis en vingt épreuves. Quant à savoir s'il est bien composé, je n'ose me prononcer; car je suis un peu de parti-pris dans la question : je n'aime pas beaucoup les handicaps et il y en a quelques-uns. Ainsi sur les 107.400 francs du total, 79.000 francs sont réservés aux handicaps, 14.400 francs aux courses à poids pour âge, et 14.000 francs aux prix à réclamer.

Quoi qu'il en soit, les courses sont intéressantes : le contingent du Sud-Ouest se défend mieux que celui du Sud-Est; il est juste d'ajouter qu'il compte de nombreux représentants. Comme chaque année, les gentlemen se signalent par leur excellente forme; sur les sept courses de jeudi et de dimanche, car je ne compte pas la course qui leur était réservée, ils ont remporté quatre victoires. La plus sensationnelle a été celle de M. de Saint-Sauveur, qui pilotait Hayashi dans le Grand Prix de Pau. Le poulain de M. Pfizer a fait preuve de mérite, bien que son principal adversaire, Nopal, fût tombé ; il méritait d'ailleurs cette récompense, car, dans le Grand Prix de Nice et dans le Prix du Grand Cercle, il avait très bien figuré, se plaçant quatrième les deux fois.

Les représentants de l'écurie de Juge, qui se trouvaient être les champions de l'entraînement indigène, se sont très bien comportés : l'un deux, Premier Consul, s'est placé quatrième, à une demi-longueur du troisième; quant à l'autre, Ros, il a mené presque toute la course et a fini cinquième. Il est juste d'ajouter qu'il était le dernier du lot; en effet, parmi les douze concurrents qui ont pris part à l'épreuve, six sont tombés et un s'est dérobé.

Dans les autres courses de la journée, les couleurs de M. Balsan se couvrirent de succès : une place de second avec Bouddha II et deux victoires avec Taxamètre et Mon Pays. Ce dernier, piloté par son propriétaire entraîneur, triompha dans la course de haies handicap réservée aux gentlemen-riders.

Le marquis de Saint-Sauveur.
Le marquis de Saint-Sauveur, qui, sur Hayashi, à M. Pfizer, a remporté le Grand Prix de Pau (steeple, 4.300 m., 25.000 fr.).



Le Prix spécial de la Société des Steeples (4.000 m.).
Dans la ligne droite, Dynamo, à M. Balsan (Balsan), se détachait, pour l'emporter de cinq longueurs sur Ros, à deux longueurs devant Royal Anjou.

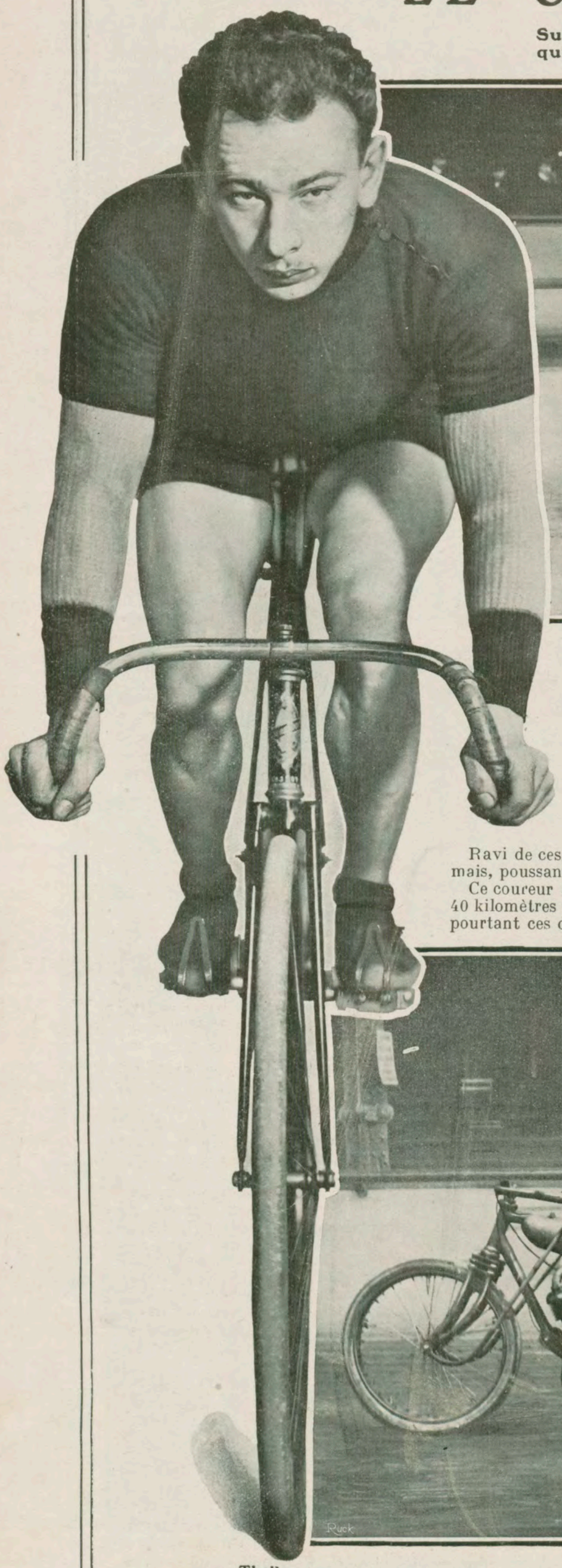
Le Bulletin de la Société des Steeples, paru dimanche dernier, a publié le programme des courses à obstacles de la Société Sportive d'Encouragement. Le budget de 1908 présente, par rapport à celui de 1907, une augmentation de 45.000 francs, dont 30.000 francs destinés à compléter la part des chevaux placés. La principale modification est l'heureuse création d'une course de haies annuelle de Saint-Ouen, qui remplace le Prix Pranville et est dotée d'une allocation de 20.000 francs au lieu de 15.000 francs. Cette course et le steeple chase annuel d'Enghien, dont elle sera le pendant, constitueront ainsi les deux épreuves préliminaires de Grand Steeple et de la Grande Course de haies.

A signaler aussi les nouvelles conditions réservant 35 épreuves aux jockeys n'ayant pas gagné 20 courses. Par contre, les épreuves dans lesquelles ces jockeys recevaient des décharges ont disparu. Il y a là, à mon avis, une lacune dont on ressentira les effets et qui sera, d'ailleurs, facile à combler. Nous verrons dès les prochaines semaines les résultats de ces modifications.

René Riondet.

LE COUREUR ÉCLECTIQUE

Sur toutes les distances, quel que soit le procédé de course, Theile a prouvé qu'il était un des meilleurs coureurs actuels



Theile.
Qui vient d'accomplir de remarquables performances.

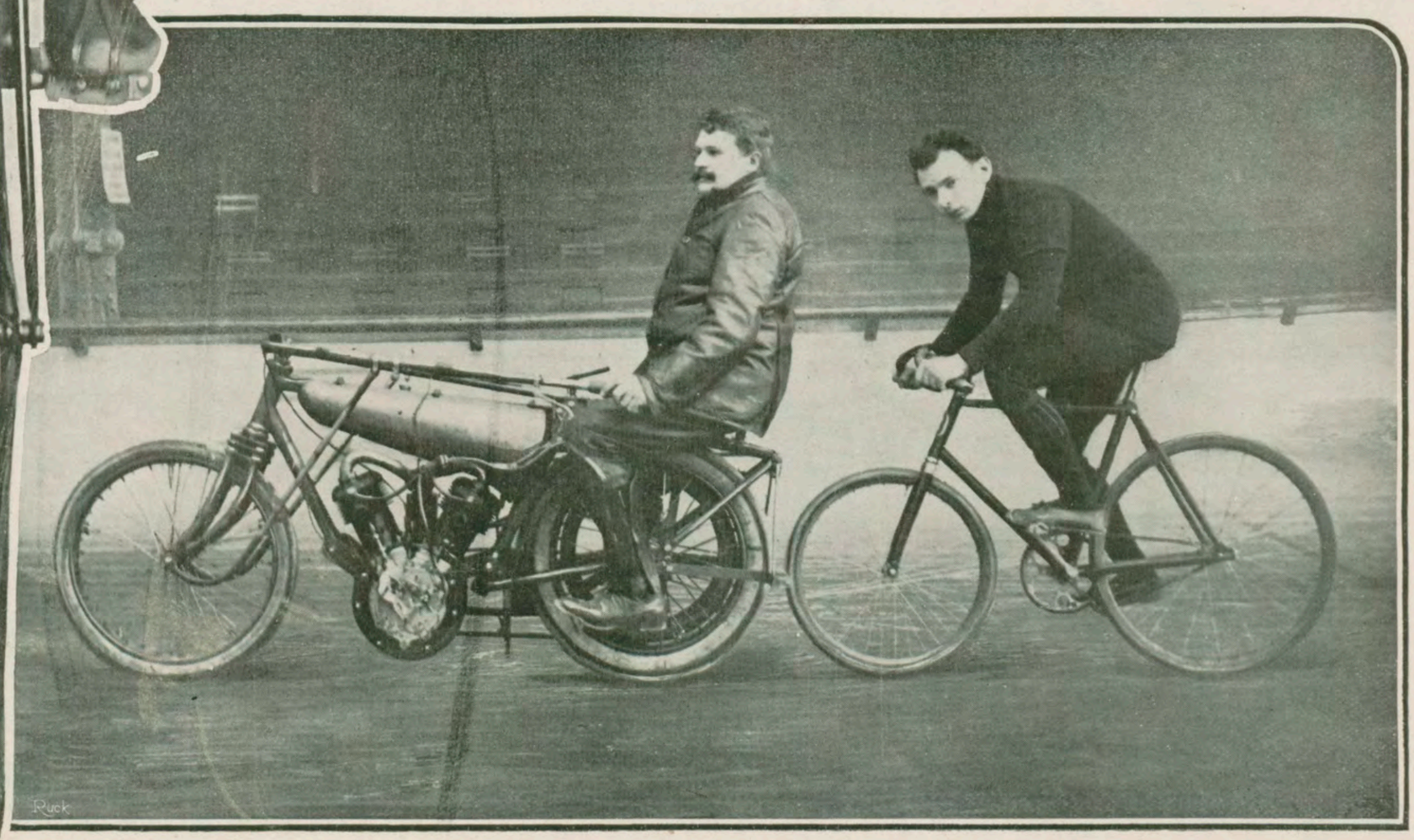
Theile et le record du monde de l'heure.
Theile a battu le record du monde de l'heure derrière tandems, couvrant 50 kilom. 296.

Lorsque, il y a deux ans, Theile vint disputer quelques épreuves à Paris, ses camarades du quartier des coureurs s'accordèrent à ne lui reconnaître aucune qualité. Il revint cette année, et de nombreux... amis s'apprêtaient à rire aux dépens de l'Allemand qui, selon eux, ne devait pas être meilleur que jadis. Mal leur en prit. Pour ses débuts, on opposa Theile, en match de vitesse, aux hommes les meilleurs : quoique ayant battu Friol par un tour dans une manche, il ne triompha pas, mais les démarrages les plus soudains ne parvinrent jamais à le décoller. Ensuite, on l'essaya dans les courses de train de 5 ou 10 kilomètres : là, il triompha avec une aisance merveilleuse. Dans un handicap, où le limitman recevait 160 mètres, il réussit, partant scratch, à gagner comme en se promenant.

Ravi de ces performances, Durand le fit courir derrière tandems : non seulement Theile arriva premier, mais, poussant jusqu'à l'heure, il couvrit (record du monde) 50 kilom. 296 dans les soixante minutes.

Ce coureur à tout faire s'essaya enfin derrière motocyclette et, pour ses débuts, parvint à couvrir les 40 kilomètres de la course en 30 m. 46 s., laissant Willy Mauss à trois tours, et Simar à quatre tours. Et pourtant ces deux stayers ont plus que Theile l'habitude de rouler derrière motocyclette.

J. M.



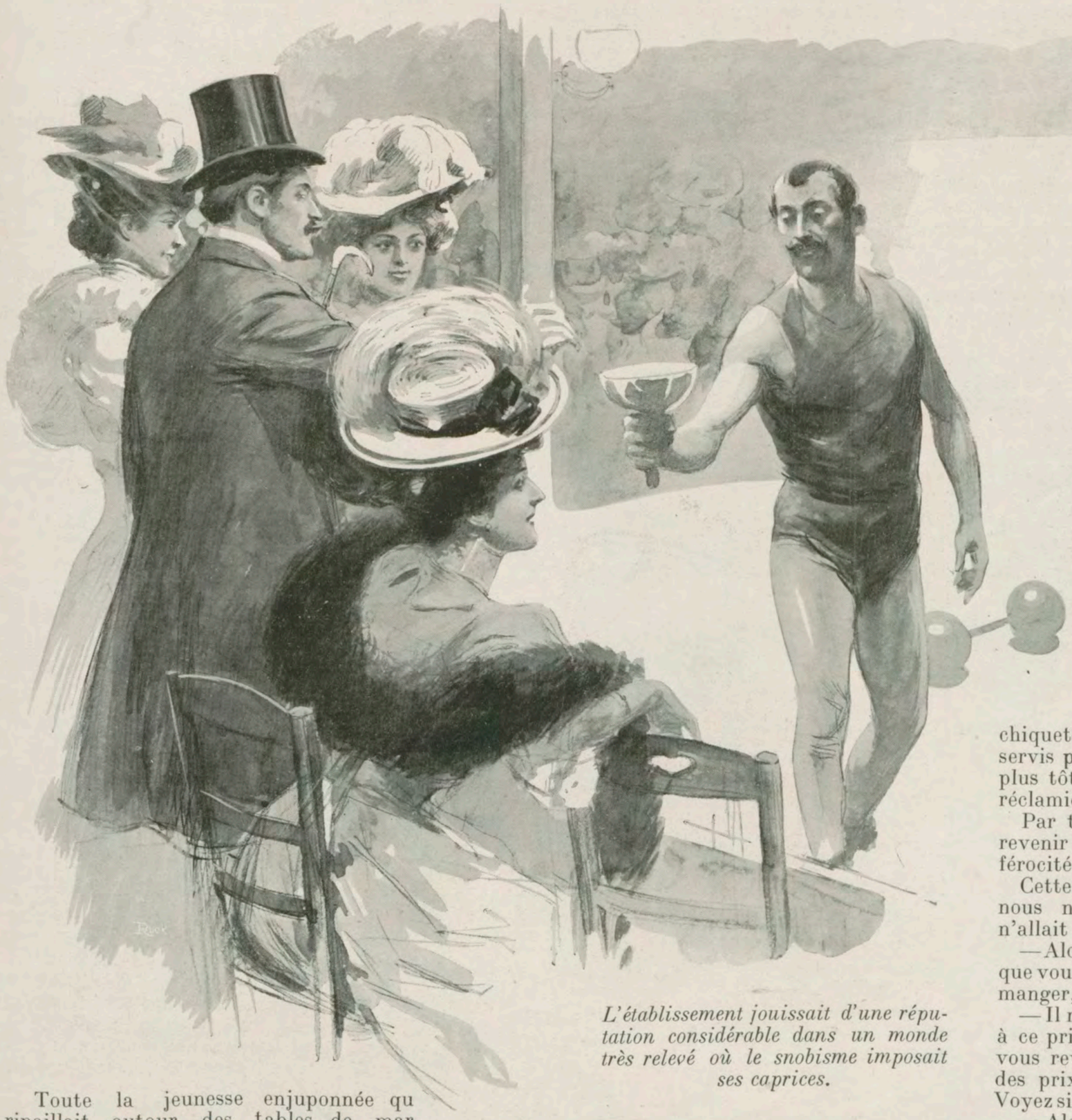
Theile derrière motocyclette.
Entraîné par Krüger pour ses débuts derrière motocyclette, Theile a battu Willy Mauss de trois tours et Simar de quatre tours.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Après ses déboires de Marseille où toutes ses économies lui ont été volées, Paul Pons se rend à Paris en compagnie de Robinet. Ils espèrent y trouver fortune, mais la lutte n'avait pas encore la vogue dont elle jouit maintenant, et les deux amis sont obligés, avant tout, d'aller dans les hôtels et restaurants bon marché, attendant que la chance veuille bien tourner ses regards sur eux.

ø ø ø



L'établissement jouissait d'une réputation considérable dans un monde très relevé où le snobisme imposait ses caprices.

Toute la jeunesse enjuponnée qui ripaillait autour des tables de marbre blanc — lesquelles ignoraient bien entendu le luxe d'une nappe — emplissait l'endroit d'un tel babillage de gaîté, d'éclats de rire si francs, d'une vie si exhubérante que vraiment on pouvait se montrer indulgent pour l'absence complète de luxe et même de confortable de ce débit de victuailles qui de restaurant n'avait que le nom.

Notre entrée fit sensation ; je fus moi, le point de mire de toute sa clientèle. Les mâchoires s'arrêtèrent, les assiettes cessèrent pendant quelques secondes de résonner sous les coups de fourchette ; deux têtes nouvelles dans l'établissement — et quelles têtes ! — au moment où le déjeuner battait son plein, il n'en fallait pas davantage pour motiver la curiosité générale.

— Par ici, messieurs, nous fit courtoisement une manière de gérant en nous désignant deux places à une table déjà occupée par deux toutes jeunes filles qui faisaient des prodiges d'adresse pour attraper dans le fond de leur assiette, avec une petite cuillère les derniers vestiges d'une portion de crème — de la fameuse crème — au chocolat.

Nous déjeunâmes fort copieusement. Une large corbeille de pain avait été placée à côté de nous par le garçon. Comme au bout d'un certain temps il s'apprêtait à l'enlever nous lui fîmes signe que nous n'avions point fini.

— Ça va, dit-il, l'appétit !

Si ça allait ! A la fin du repas la corbeille était vide. Ah ! nous avions vraiment trouvé la bonne maison ! Nous revînmes le soir, puis le lendemain à déjeuner et pour le dîner aussi et nous fûmes rapidement connus dans le restaurant où notre coup de fourchette n'avait pas tardé à devenir légendaire.

Une chose cependant commençait à nous inquiéter : la corbeille à pain nous était servie de moins en moins garnie.

Quel que fût le nombre des morceaux qui s'y trouvassent, nous en faisions disparaître le contenu avec une facilité qui n'avait pas échappé au restaurateur.

Il y avait quatre jours que nous avions adopté la petite boîte à mangeaille de la rue de Cléry, lorsqu'un beau soir, le patron nous fit comdrendre que la générosité de nos appétits, étant contraire à la bonne marche de ses affaires, il se voyait obligé d'abolir pour nous le régime libéral du pain à discrétion.

Ce soir là, en effet, quatre pauvres petits chiquetons de pain nous avaient été servis par le garçon. Il n'avait pas plus tôt le dos tourné que nous en réclamions d'autres.

Par trois fois, il nous fallait faire revenir la corbeille afin d'apaiser la férocité de nos estomacs insatiables.

Cette manière de faire à laquelle nous n'avions point été habitués n'allait pas très bien à Robinet.

— Alors quoi, bougonnait-il, si c'est que vous ne voulez pas nous donner à manger, dites-le.

— Il n'y a pas moyen de vous nourrir à ce prix-là, messieurs, je serai, si vous revenez, obligé de vous faire des prix à la carte pour m'en sortir. Voyez si ça vous va.

— Alors, vous nous f... à la porte, quoi ! C'est ça que vous voulez dire. Ça va bien, on n'y reviendra plus dans votre boîte, conclut Robinet. Et il claqua la porte derrière lui.

Hélas ! la fin du repas devait voir surgir une nouvelle complication de notre existence : la recherche d'un autre traiteur.

VII

Rue Mazagran à deux pas de l'immeuble qu'habitait le futur président de la Chambre, M. Brisson, existait un petit gymnase athlétique dirigé par Joigneret un jongleur de poids qui travaillait tantôt en « placarde » tantôt sur les scènes des cafés concerts. A vrai dire, on ne faisait que peu de lutte chez Joigneret ; mais l'établissement était très fréquenté par les athlètes amateurs et professionnels. Nous y allions quelquefois avec Robinet, non point tant pour nous y entraîner, qu'afin d'être au courant de ce qui

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

se passait dans le monde de la banque et des engagements possibles que nous n'avions pas l'intention de laisser échapper. Car nos affaires n'allaient pas, oh! mais là, pas du tout. Nous réussissions bien à gagner quelque argent, mais dans des conditions trop intermittentes pour que nous n'éprouvions pas le perpétuel souci du lendemain.

Des jours, des semaines s'étaient écoulés depuis notre arrivée à Paris et nous n'étions pas plus avancés qu'à notre descente du train. Pas plus avancés ! Nous l'étions même moins. Toute la parcimonieuse sagesse de Robinet n'avait point empêché son argent de disparaître dans les nécessités de la vie courante. Nous devions fatalement nous réveiller un jour sans le sou. Hélas ! ce jour-là arriva plus tôt que nous l'eussions désiré.

Comment traversâmes-nous ces moments difficiles ? Je ne me le rappelle plus exactement et je ne veux même pas le savoir aujourd'hui ! Ce dont je me souviens — car la chose marque une date heureuse dans mon existence — c'est que cette période critique de ma vie prit fin avec mon entrée chez Marseille.

Marseille ! Ce seul nom résume ce que l'on pourrait appeler l'histoire foraine de la lutte.

Les arènes Marseille ! On les a vues aux quatre coins de la France ! Bien mieux, Paris les a consacrées. Les Vendredis de chez Marseille, à la fête de Neuilly, ont inspiré des chroniques étincelantes à quelques notoires écrivains d'il y a quinze ans. Pour ma part, j'y ai débuté à une époque qui était encore l'âge d'or de la baraque. Les temps sont bien changés aujourd'hui. Je n'ai point l'intention de faire ici la critique du snobisme qui attirait à Neuilly, chez Marseille, une clientèle bien rentée et quelquefois bien titrée. Nous en avons trop profité, moi comme les autres, pour ne point lui en témoigner une certaine gratitude.

C'est à cet engouement pour le spectacle offert dans les arènes athlétiques que l'on doit ce chapitre spécial de l'histoire de la lutte qui traite des bonnes fortunes des lutteurs. Le sujet fut et est demeuré essentiellement parisien. Je dois à la vérité de dire que l'exagération s'est taillé la part du lion dans toutes ces histoires dont les héroïnes n'étaient que très imaginairement blasonnées.

La grande dame n'existe qu'à l'état de légende, dans la vie sentimentale des professionnels du tapis et la réalité est beaucoup plus terre à terre.

Il n'en reste pas moins vrai qu'une clientèle des plus élégantes avait accoutumé de venir chez Marseille de qui l'établissement — tout forain qu'il fût — jouissait d'une réputation considérable dans un monde très relevé où le snobisme imposait ses caprices.

Aussi bien, Paris et sa phalange de viveurs, eurent une influence très curieuse sur la vie du lutteur forain ; très peu de temps suffit à la transformer.

De cette bohême pauvre, miséreuse, qui caractérisait la vie en baraque rien ne restait pour moi un an après mon arrivée à Paris avec Robinet. Que dis-je ? Un certain bien-être s'était glissé dans mon existence. Car le père Marseille, était un cœur d'or ; il savait faire travailler un homme ; il y avait de la place au soleil, à côté de lui. Je ne l'ai connu que tout à fait au déclin de sa vie. Le pauvre homme qui ne s'était jamais consolé de la mort de son frère — l'aîné de la dynastie des Marseille, de La Palud — donnait déjà des signes de fatigue et d'usure lorsque je le vis pour la première fois. Avec lui disparut le type classique du directeur d'arènes ambulantes dont Exbroyat et Rossignol Rollin avaient été les premiers et les plus originaux modèles. La race en est aujourd'hui disparue. Cet homme qui était un sceptique et un blasé avait dans les dernières années de sa vie des faiblesses amusantes auxquelles on ne peut songer sans sourire. La coquetterie de sa tenue en était un exemple. Il affectionnait un de nos collègues de la baraque, Max, qui lui rendait fréquemment visite dans sa petite maison de Courbevoie où il s'éteignait lentement, mais dans une terreur folle de la mort. Il la sentait venir, mais ne voulait point que ce fut elle, et ses crises de désespérance étaient effrayantes. Elles ne lui faisaient point oublier le souci de sa toilette, même de sa dernière toilette.

Quelques jours avant sa fin, comme Max était près de lui, il lui demanda d'une voix très faible, mais encore suppliante : « Tu me mettras, ma régate, n'est-ce pas ? » Sa régate ! Il y pensait encore ! C'était une cravate qu'il aimait porter parce qu'il estimait qu'elle lui valait une pointe de cette élégance spéciale dont il se préoccupait.

Nous vîmes le brave ecclésiastique gravir les marches de la baraque.

Marseille, bien qu'il gagnât beaucoup d'argent et qu'il en fît pas mal gagner aux autres avait toujours refusé de moderniser l'allure de sa baraque.

Sa psychologie était peut-être superficielle, mais elle était suffisante pour lui permettre de connaître son monde.

— Si la boîte est trop chic, disait-il, ils n'y ficheront plus les pieds.

Ils, c'était ses clients sérieux, les snobs, les gens du monde qui fréquentaient chez lui, à la fête de Neuilly.

Et la baraque de Marseille resta, après la mort du doyen, ce qu'elle avait été de son vivant, le type classique de l'arène ambulante, avec son dispositif extérieur bien connu, et la distribution sommaire de son aménagement.

Mais combien, sous l'uniformité apparente de notre vie nomade de lutteurs, se cachait une existence pleine d'imprévus, d'incidents inattendus, tristes ou burlesques, d'aventures où se trahissaient toute la veulerie, tout le haut comique de la nature humaine.

Aussi bien, notre équipée à Saint-Cucufa vaut-elle de prendre place dans cette suite de souvenirs enchaînés tant bien que mal, dans le désordre où ils se présentent à mon esprit.

L'incident n'est pas transcendant en soi, mais il a le caractère de son époque et à ce titre vaut d'être conté.

Ce dimanche-là, le dernier de la fête du Trône, il faisait un temps de chien. La pluie n'avait cessé de tomber rude et droite pendant toute la matinée ; le ciel s'était un peu dégagé vers midi, mais l'avenue restait quand même un cloaque immonde, dans lequel on s'enlizait jusqu'à la cheville.

Mais, comme il n'y a pas de température quelle qu'elle soit qui empêcherait Paris populaire de « fermer » la foire au pain d'épices, la foule se pressait dans le marécage au bord duquel s'élevait notre baraque.

Mal protégé par le mince peplum qui m'enveloppait, je claquais des dents, en parade, sous l'humidité. Quelle journée ! Comment n'y ai-je point attrapé la mort ?

Comme nous allions commencer notre dernière séance en matinée, Alphonse Henry me fit remarquer un prêtre qui depuis pas mal de temps déjà avait attiré son attention.

C'était un homme qui n'était plus jeune, pas très grand. Les années avaient voûté sa taille et le léger affaissement de son buste le faisait paraître plus petit encore. Sa figure, ravinée de rides, haute en couleurs, respirait encore une grande énergie. Depuis plus d'une heure, il était là, stoïquement campé dans la boue et assistait à chaque parade, sans avoir jamais manifesté par le moindre geste une velléité quelconque d'entrer dans la baraque.

— Mais qu'est-ce qu'il peut bien faire là? demandait Alphonse Henry. Voilà un frère qui a les pattes dans la flotte depuis une heure et qui n'en démarre pas !

Comme nous venions d'achever notre dernière représentation et que les spectateurs quittaient l'arène, nous vîmes le brave ecclésiastique s'avancer vers la baraque et gravir les quelques marches qui en commandaient l'entrée.

Alphonse ne l'avait pas perdu de l'œil.

— Eh ! dis donc, Paul, v'là l'curé !

L'abbé s'approcha de lui et avec cette politesse toujours un peu onctueuse des gens d'église: — Je voudrais, demanda-t-il, parler à votre directeur.

Tandis qu'avec Léon le Maçon, nous dissertions à perte de vue sur cette visite, Devaux et Alphonse Henry conduisaient l'abbé vers le patron.

Nous étions déjà attablés dans un petit restaurant tout proche, lorsque le gros Devaux arriva en nous criant avant même d'avoir fermé la porte.

— On va jeudi prochain faire une matinée à Saint-Cucufa !

— Y a une fête dans c'patelin-là? questionna Léon.

— Mais non, c'est chez le vieux qui a une école. On va faire les Romains quoi ! tu comprends pas, t'es donc bouché ?

Je ne comprenais pas davantage, mais j'eus bientôt par Alphonse Henry des détails plus précis.

A suivre.

PAUL PONS.

Illustrations de DE PARYS.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI — *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.